26.89
A62
1994

РУАЛ АМУНДСЕН

ПО ВОЗДУХУ
ДО 88° СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1926

Выдано 194 г. 1932 г. каталог

163

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА
НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока.

10/VI 332 27 ЯНВ 1932
464-16 III
464 1 АПР
18 АПР
158 14 МАЯ
301 10 ИЮН
614 12 ДЕК
449 15 ЯНВ 1932

22122

ПРОВЕРЕНО
1939 г.

91(98)
А62

РУАЛ АМУНДСЕН

Ин. № 22122.
22 122

ПО ВОЗДУХУ

ДО 88° СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

АВТОРИЗОВАННЫЙ ПЕРЕВОД С РУКОПИСИ
М. А. и М. М. ДЬЯКОНОВЫХ

С РИСУНКАМИ И КАРТАМИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА 1926 ЛЕНИНГРАД

Государственное
Издательство
типография
ПЕЧАТНЫЙ
ДВОР
Ленинград
Гатчинская-26

Гиз № 11659.
Ленинградский Гублит № 239.
17 1/4 л. Отпеч. 5.000 экз.

ПО ВОЗДУХУ

ДО 88° СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ПОЛЕТ

(Написано Р. Амундсеном)

В тот день, когда братья Райт поднялись и полетели, взвился занавес перед новой эрой в истории человечества. Наверное, многие увидели, какие широкие возможности открылись с этого момента для всех людей вообще, в частности же по отношению к той или другой работе. Но, мне кажется, мало было таких, кто подобно полярному исследователю увидел в этом возможность для полного и совершенного переворота в своей работе. Того, над достижением чего он годами трудился, он, пожалуй, мог теперь достигнуть в течение невероятно короткого промежутка времени. Столетия за столетиями он работал с примитивными средствами—с собаками, санями... С напряжением всех своих сил, всего своего ума и воли, он продвигался изо дня в день лишь на каких-нибудь несколько миль вперед по бесконечной ледяной пустыне. Какое только мужество, какая только выносливость не проявлялись в этой борьбе с холодом, голодом и лишениями! Какие светлые примеры самопожертвования и самоотречения! Год за годом, заключенные на маленьком суденышке, окруженные одними и теми же людьми, снабженные только самым необходимейшим, пробивались смельчаки до этого времени через величайшие трудности, тягчайшие испытания — через холод и мрак. А теперь — внезапно, одним ударом — всё это могло совершенно измениться! Холод и мрак заменятся светом и теплом, долгие, томительные скитания—быстрым перелетом. Никаких пайков, ни голода, ни жажды — всего лишь один короткий перелет! Право, возможности возникали широкие! Как мечта, как отдаленная возможность, вспых-

нула в тот день искра, которой так быстро суждено было разгореться в могучий огонь и на протяжении всего лишь нескольких лет занять место среди важнейших наших средств передвижения. Авиация вышла из пеленок, когда Блерио перелетел через Ламанш, и с этого времени она начала учиться ходить. Быстрым прыжком вступила она в свой детский возраст во время мировой войны и пребывает в данный момент в этом возрасте, чтобы затем с годами — быстро или медленно, кто знает? — вступить в юношеский возраст. Какие она еще нам представит возможности — трудно сказать, приходится пока довольствоваться тем, что есть сейчас — детским возрастом авиации. Подобно молодым неопытным птенцам должны мы покинуть гнездо — попробовать свои силы. Некоторые подсекут себе крылья, другие совсем их сломают. Но столь же верно, что в конце концов удастся провести весь полет и достигнуть цели.

Когда я узнал о полете Блерио, я понял, что пора уже подумать над тем, чтобы привлечь воздух на помощь в полярных исследованиях. Правда, человеческая сила и разум покорили огромнейшие области из великой неизвестной белой пустыни, но все же огромные области остаются еще доселе, области, которые, быть-может, ныне кто-нибудь будет в состоянии обследовать с высоты. Особенно же думал я тогда об огромнейшей площади в Ледовитом океане, которая вплоть до нынешнего времени выдерживала все атаки. Правда, Нансен, герцог Абруццский и Пири проложили пути через эти неведомые пространства и выполнили большую и блестящую работу, но колоссальные неведомые области оставались там попрежнему. Если бы продолжать их исследование таким же точно образом, нам пришлось бы прождать еще много лет, пока наши знания не стали бы полными. Уж если прибегать к слову „невозможное“, то, пожалуй, скорее всего им следовало бы воспользоваться в связи с исследованиями этой огромной ледяной пустыни. Но слово „невозможное“ как-

будто ныне вычеркивается из человеческого лексикона! Не переживали ли мы не раз уже возможность невозможного? То, что вчера было невозможным, сегодня становится действительностью. Перелет Блерио через Ламанш позволил мне увидеть разрешение невозможного. Когда я в 1909-м году начал готовить „Фрам“ к дрейфу через Ледовитый океан, у меня был разговор с одним из самых известных в то время авиаторов. Он заявил о своем согласии отправиться со мной. Если из этого ничего не вышло, — что́ в тот раз, может-быть, было и к лучшему для обеих сторон, — то виной тому исключительно причины экономического свойства. Я упоминаю об этом, чтобы отметить, что мой план исследования полярных областей с высоты—вовсе не недавнего происхождения. На меня нападали с разных сторон за то, что я „украл“ планы других. Это кажется сущим ребячеством, и едва ли об этом сто́ит говорить, но даже самое ребяческое утверждение принимается всерьез многими, кто не имеет ближайшего знакомства с положением вещей. Вот чем объясняются эти несколько слов.

В 1914-м году я собрал, наконец, достаточно средств на приобретение своего первого аппарата, чтобы использовать его для арктических исследований. Правда, им еще нельзя было пользоваться как самостоятельным средством передвижения в этих чудовищно-огромных областях, где всё решительно действует как-будто против вас, но в соединении с судном-маткой он мог все же оказать бесспорные услуги. Поэтому у меня было намерение взять аэроплан с собою на борт „Фрама“, который в это время был готов начать свое путешествие на север, и там использовать его наилучшим образом. Каких только пространств не обозришь во время дрейфа по Ледовитому океану, сто́ит лишь иной раз совершить подъем на тысячу-другую метров! Поскольку я видывал лед, я был вполне уверен в том, что всегда найдется достаточно много ровных мест, годных для подъема на воздух и посадки

аэроплана. Но время и позднейший опыт показали мне, что требуется авиатор, а не исследователь Ледовитого океана, для суждения об условиях спуска аэроплана на полярный лед. Что второму кажется ровной поверхностью, то первый будет считать совершенно негодным для этой цели.

Мой первый аэроплан был биплан Фармана, поставленный на лыжи. Едва ли мы получили бы от него какую-либо пользу. Об этом свидетельствует опыт последующих лет. Тем временем началась война и прервала эту часть моей программы. Но тогда, как и много, много раз позднее в течение своей жизни, я постиг на опыте, что кажущаяся помеха часто производит прямо противоположное действие. Техника авиации за этот период времени сделала колоссальный шаг вперед. Ребенок рос не по дням, а по часам, и учился самостоятельно двигаться.

В 1921-м году мировой рекорд на продолжительность полета без остановки был доведен до 27 часов на одной из машин Юнкерса в Америке. Это был моноплан, целиком построенный из дуралюминия и поэтому особенно приспособленный для работы в полярных областях. Ни солнце, ни холод, ни снег, ни дождь не могли ему повредить. В это время я находился в Ситтле (штат Вашингтон), где стояла „Мод“, снаряжавшаяся к новому походу на север.[1] С той же быстротой, с какой эта новость дошла до меня, я пришел к определенному решению. Такую машину я и должен достать, чего бы это ни стоило! С таким аппаратом невозможное сразу станет возможным. Казалось, врата в неизвестное сразу раскрываются. Но нашим надеждам не суждено было осуществиться, и врата оставались закрытыми еще в течение нескольких лет. Машина была раздобыта, и лейтенант Омдаль намечен был летчиком. В мае 1922-го года мы должны

[1] Только-что (средина августа 1925-го года) получено телеграфное известие, что „Мод“ вышла из льдов после долгого в них пребывания и пришла в Waling в Беринговом проливе. *Прим. перев.*

были, чтобы лучше ознакомиться с машиной, лететь на ней от завода в Нью-Йорке через всю Америку в Ситтл. Но мотор сдал, когда мы находились над городом Марион в Пенсильвании, и нам пришлось предпринять не очень приятный неожиданный спуск на тамошние нефтяные промыслы. Машина была совершенно испорчена. Спешно была раздобыта другая, посланная через Америку по железной дороге и прибывшая только-только во-время, чтобы успеть погрузить ее на „Мод". В то же время известная американская аэропланная фабрика Кэртис предоставила в наше распоряжение маленькую рекогносцировочную машину. Поэтому, когда „Мод" вышла в море в 1922-м году, она была полностью оборудована не только для дрейфа через лед, но также и для исследований с высоты. Аэроплан Кэртиса должен был служить для рекогносцировок и всё время сопровождать „Мод". Я возлагал на него бесконечно большие надежды. И пока таким образом „Мод" проникала в лед и занималась обследованием моря, льда и воздуха, мы с Омдалем были высажены на берег у Wainright'a, на северном побережье Аляски, откуда должны были попытаться проникнуть, как можно дальше, в неведомые области к северу от этого берега. Но все пошло прахом! Из-за бурной погоды, стоявшей и летом и осенью, мы с Омдалем не могли сняться с места, как нами было намечено, а должны были построить дом и перезимовать.

В мае 1923-го года мы были готовы к полету, но уже при нашем первом пробном полете Юнкерс сломал себе всю нижнюю часть при посадке на землю и оказался настолько помятым, что всякую надежду на починку приходилось совершенно оставить. Таким образом, нам не удалось пожать плоды какого бы то ни было опыта. Несколько лучше обстояло дело с маленькой машиной на борту „Мод". В телеграмме по радио сообщалось, что аэроплан два раза поднимался в воздух с Оддом Далем в качестве пилота и Вистингом в качестве наблюдателя, но раз-

бился при втором спуске. Оба эти полета были, насколько я понимаю, незначительны по продолжительности, и едва ли во время них была обследована сколько-нибудь большая площадь. Но во всяком случае одно ясно, что оба эти летчика были первыми, кто летал над настоящим пловучим льдом. Таким образом, мы услышали впервые от них о больших трудностях, которые представляет полет в этих областях. Состояние льда невозможно определить с высоты, говорят они. Он казался совершенно ровным, но на самом деле был далек от этого, как и показали результаты.

Виды на дальнейшее были далеко не радостны. При моем возвращении в Ситтл у меня были две пустых руки плюс один разбитый аэроплан, которого никто не хотел брать. Но я не сдавался и продолжал работать, чтобы раздобыть новое оборудование. 1924-й год шел, главным образом, на это; но без успеха. В сентябре этого же года я обратился к норвежскому Аэроклубу и предложил работать вместе; меня встретили с распростертыми объятиями. Пока Аэроклуб стал бы пробовать сделать все, что можно у нас на родине, я должен был поехать в Америку и посмотреть, что́ можно было бы сделать там. Я уже прочел за океаном несколько докладов и сидел однажды утром у себя в отеле, уйдя с головой в вычисления, сколько времени мне понадобится на то, чтобы при таком заработке уплатить всем кредиторам и начать новый полет. Результаты получались неутешительные. Я нашел, что если не произойдет ничего непредвиденного, то я смогу быть вполне готовым к отлету, когда мне стукнет 110 лет. А вот непредвиденное-то как-раз и произошло! Зазвонил телефон, и какой-то голос произнес: „Are you captain Amundsen?“ [1] (меня всегда называют в Америке капитаном, но так как все кондукторанегры удостоены той же почести, то я не очень задираю нос). „Yes, I am“. [2] — „Well, — прозвучал опять голос: —

[1] „Вы капитан Амундсен?“

[2] „Да, он самый“.

I am Lincoln Ellsworth". [1] Вот каким образом я завязал знакомство с человеком, которому впоследствии стал обязан столь бесконечно многим. Аэроклуб будет несомненно согласен со мной, если я скажу, что без его содействия экспедиция едва ли могла бы осуществиться. Этими словами я вовсе не намерен умалять большую и выдающуюся работу, которую произвел Аэроклуб. С глубокой благодарностью буду я всегда вспоминать имена трех членов правления, с которыми я непосредственно соприкасался: председателя д-ра Рольфа Томмесена и двух членов рабочей комисси — д-ра Реста и майора Сверре. Благодаря их энергичной работе, а также любезной поддержке правительства, все было вполне налажено довольно скоро. Во время моего пребывания в Америке в течение всей зимы организационную часть работы несли на себе эти лица, тогда как ответственность за техническую часть падала на помощника начальника экспедиции — премьер-лейтенанта королевского норвежского флота Ялмара Рисер-Ларсена.

Рисер-Ларсен уже принимал участие в прошлогодней попытке организовать экспедицию, так что он был в курсе всех дел. Поэтому я с радостью и доверием мог перевести ему по телеграфу 85 000 долларов — дар Джемса В. Эльсворта — и попросить его заказать два аэроплана. С этого момента Рисер-Ларсен получил отпуск и мог всецело посвятить себя экспедиции. Как летчик, он так хорошо известен каждому в нашей стране, что упоминание о нем в этом отношении совершенно излишне. Но у него еще в десять раз больше других замечательных качеств, о которых мне вовсе не нужно распространяться и которые свыше всякой меры предназначали его для занятия той должности, которую он получил. Труднейшее путешествие становится для начальника приятной и легкой задачей, когда имеешь такого помощника.

---

[1] „Хорошо. Я Линкольн Эльсворт".

Ему оказывали содействие в его работе премьер-лейтенант флота Лейф Дитриксон и лейтенант летчик Оскар Омдаль. Оба они были также со мною при прошлогодней неудаче и поэтому знали все детали. О Дитриксоне тоже совершенно излишне распространяться. Его качества, как летчика, знают все, его мужество и решительность ярко обнаружатся из дальнейшего повествования. У него ясный взгляд на жизнь, ласковая улыбка, веселый нрав, — он был настоящим товарищем во время полета. Омдаль известен. Совершенно одинаков и при неудаче и при успехе. Кажется, ничто не может его согнуть. Он был бок-о-бок со мной во время моих двух неудачных попыток в 1923-м и 1924-м гг. и можно было бы думать, что этого вполне достаточно, чтобы отбить у человека всякую охоту предпринимать третью попытку. Но нет, Омдаль меня не покинул. „Пока вы не сдаетесь, — сказал он мне, — вы всегда найдете меня готовым". Он изумительный парень! У него как-будто больше членов, чем у нас, других. Он движется быстрее и соображает скорее. Невозможно поставить его втупик. Если его с вами нет, то его отсутствие всегда скажется. С такими тремя людьми я знал, что техническая часть экспедиции находится в наилучших руках.

Задачей экспедиции было проникнуть, как можно дальше, в неисследованную область между Шпицбергеном и полюсом и выяснить, что там находится или чего там не находится. Не только для того, чтобы констатировать нахождение там земли, — это задача географического исследования. Констатировать там нахождение океана точно также очень важно для уяснения природы нашего земного шара. Благодаря исследованиям Нансена, герцога Абруццского и Пири мы, конечно, имеем достаточно оснований предполагать, что в этой части Ледовитого океана не существует никакой земли, но наше знание должно опираться на более солидное основание, чем предположения. Современные исследования требуют уверенности.

Разве не пострадали наши карты этих областей, именно, из-за таких предположений? Там, где находится океан, предполагали нахождение земли, там где земля — искали океан, всё на основании таких же предположений. Из-за этого произошло гораздо больше несчастий, чем обычно думают, и многие заплатили за это своей жизнью.

Кроме того, мы надеялись произвести ряд метеорологических наблюдений, которые, если бы даже и не привели ни к каким богатым научным результатам, то все же дали бы нам интересный обзор. Наконец, мы надеялись, будучи пионерами, пожать значительные и богатые плоды опыта, которые могли бы помочь нам, — да и другим, если бы те этого пожелали, — когда мы рано или поздно сможем пуститься в давно задуманное воздушное путешествие — Шпицберген — Аляска. Я надеюсь, что наш опыт может послужить на пользу другим, и это я подчеркиваю с особенной определенностью. Я, ведь, не принадлежу к тому разряду исследователей, которые думают, что Ледовитый океан сотворен только для них одних! Я придерживаюсь совершенно противоположного взгляда: чем больше, тем лучше. Хотя бы даже одновременно и на том же самом месте. Ничто не подогревает так, как соревнование, ничто не содействует исследованию в лучшей мере. Что получится, если, скажем, кто-нибудь объявит своим план лететь через полярный бассейн, но по причинам непредвиденного свойства не сможет осуществить своего намерения? Неужели же все другие должны воздерживаться от этого плана, пока первый исследователь находится в живых? Это мне кажется нелепым и мало отвечающим тому спортивному духу, который должен был бы царить в этой области. Кто палку взял, тот и капрал, говорит старая пословица. Я надеюсь сделать попытку полететь на будущее лето со Шпицбергена на Аляску. Однако, я не только не заявляю никакого права собственности на этот план, но, напротив, хочу, чтобы многие предпри-

няли то же самое. Весь опыт, которым я располагаю, будет предоставлен в их распоряжение.

Судя по радио-телеграмме, полученной от д-ра Свердрупа с „Мод“ летом 1924-го года, он предполагает, что к северу от Аляски, по всей вероятности, нет сколько-нибудь значительных пространств земли. Эту теорию он обосновывает на тщательных наблюдениях над приливами. Я очень доверяю Свердрупу. Я никогда не встречал более сведущего в своем деле человека, чем он, но я вполне уверен в том, что он будет согласен со мною, если я скажу, что нужно проникнуть туда и обследовать вопрос на месте. Не видя, нельзя ничего утверждать.

У нас было очень мало надежды проникнуть до самого полюса. К тому же, наш радиус действия был слишком незначителен. Кроме того, у меня не было ни малейшего интереса к достижению полюса, потому что я всегда считал, что Пири был первым, побывавшим там. Значение имеет лишь то большое расстояние, которое пролетаешь, и то обширное пространство, которое обследуешь.

9-го апреля были закончены все долгие и многочисленные подготовительные работы, и мы оставили Тромсе в 5 часов утра. У экспедиции было два судна. Моторное судно „Хобби“ („Hobby“), которое должно было доставить оба аэроплана на Шпицберген, и военный транспорт „Фарм“ („Farm“), предоставленный государством в наше распоряжение для нашего предприятия. На борту „Хобби“ находились Рисер-Ларсен, Дитриксон, Омдаль, фотограф Берге и механик завода Роллс-Ройс—Грин.

На борту „Фарма“ — капитан Хагеруп, его помощник лейтенант Торкельсен, лоцман Несс, д-р Матесон, директор пизанских заводов Шульте-Фролинде с двумя механиками, Фойхтом и Цинсмайером, журналисты Рамм и Уортон, метеорологи д-р Бьеркнес и Кальваген,[1] а кроме того

[1] Погибший 10-го августа с. г. около Осло при падении аэроплана, на котором он поднимался для производства метеорологических наблюдений. *Прим. перев.*

Девольд, повар Ульсен, парусник Ронне, лейтенант Хорген, аптекарь Цапфе, Линкольн Эльсворт и я. Пожалуй, покажется невероятным, но эту часть путешествия мы считали наиболее волнующей. Было еще раннее время года, и условия плавания между Норвегией и Шпицбергеном не могли не тревожить два таких суденышка, как наши. „Фарм" — это летнее судно для плавания в свободном от льда море, при штиле и солнечной погоде. Но в апреле месяце нельзя рассчитывать на эти три фактора. Гораздо умнее рассчитывать на массу льда, отсутствие солнца и бурную погоду, а для этого „Фарм" совсем неподходящее судно. „Хобби" больше походил на судно, годное для плавания во льдах и, при обычных условиях, мог бы справиться не хуже всякого другого, но наш случай был совершенно необычен. Колоссальные ящики, в которых были уложены аэропланы, могли поместиться только на палубе, а вследствие этого „Хобби" в действительности стал весьма мало мореходным. Повсюду встречающиеся пророки предсказывали нам смерть и гибель, и я должен сказать, что я иной раз сам готов был присоединиться к ним, когда видел, как ящики вздымаются кверху. При выходе из Тромсе „Хобби" уже утратил всякое сходство с пароходом. Он походил на кучу гигантских ящиков, которые плелись по океану.

Было решено, что оба судна будут держаться вместе для взаимного удовольствия и помощи. Всегда приятно, если одиночество на океане нарушается близостью какого-нибудь судна. А помощь могла понадобиться обоим нашим судам!

Была глухая, противная ночь, когда мы покидали Тромсе,—сырая и темная. Какой-то незнакомый кинооператор, следовавший с нами до Шпицбергена, вкладывал в дело всю свою энергию, ради такого дня — или, пожалуй, лучше сказать — ради такой ночи, которая, повидимому, действовала удручающе на его умственные способности, и крутил рукоятку изо всех сил. Если он намере-

1994
RQ122

вался изобразить черную, как смола, ночь, то, вероятно, это ему удалось!

Сейчас же за Скорё-Сундом (Skaarö-Sund) на нас налетели сильные снежные шквалы, и так как метеорологи тогда же сообщили о приближении с запада центра непогоды, то я, вместе с капитаном „Фарма", Хагерупом, нашел наиболее разумным войти в Скорё-Сунд, стать на якорь и переждать. Метеорологи высказывали мнение, что непогода не будет продолжительна. „Хобби" было просемафорено: „Мы станем на якорь у Скорё", и после того мы взяли курс на берег. В снежном шквале мы потеряли „Хобби". В 11 час. 45 мин. утра мы стали на якорь и ожидали, что вскоре увидим „Хобби". Из-за частых шквалов вперемежку с сильным снегом видно было очень плохо. Мы тщетно ждали своего товарища.

В 4 часа пополудни центр непогоды прошел, и мы снялись с якоря и вышли в море. Мы шли под самым Птичьим островом, высматривая и заглядывая по всем углам и закоулкам в поисках „Хобби", но его нигде не было видно. Тогда мы поняли, что он, должно-быть, не разобрал нашего сигнала и взял курс на Медвежий остров.

Путешествие наше, несмотря на неизменную любезность и услужливость офицеров и команды, не было исключительно приятным. Мы были так плотно набиты в каюты, как только вообще возможно набить в каюты человеческие существа. Когда же пароход начало качать и швырять, воздух стал сгущаться все больше и больше,— я имею в виду внутреннюю атмосферу, — а предметы, висящие перпендикулярно при обычных условиях, как, например, полотенце, пальто и т. д., вставать под прямым углом к стенам, то, конечно, нет ничего удивительного, что „существа" начали чувствовать себя не в своей тарелке; но, разумеется, морской болезнью никто не заболел! Я плаваю по морю свыше 30 лет, но еще не встречал до сих пор ни одного человека, который

сознался бы в том, что он страдает морской болезнью. Что вы? Морская болезнь? Да ничего подобного, только немного болел живот или голова! В своем дневнике я, правда, записал, что на борту было много страдающих морской болезнью, но я прошу у своих спутников извинения, если с моей стороны произошла ошибка. Я, кроме того, столь изумительно правдив в дневнике, что делаю в нем заметку о неуверенности и в своей собственной твердости. Но это замечание, повидимому, могло касаться только одного меня! Ночь на 10-е апреля была особенно неприятна. Цапфе, Эльсворт и я помещались в кают-компании. Цапфе сидел в уголке дивана и был довольно бледен, но утверждал, что он никогда не чувствовал себя лучше. Эльсворт и я лежали в своих спальных мешках, и если судить по восклицаниям и движениям, которые я видел и слышал, то я, наверное, могу рискнуть на утверждение, что мы все находились в том же состоянии блаженства, что и Цапфе. Все, что у нас над головами могло сорваться с места, не замедлило это сделать. Стулья, кажется, всецело завладели кают-компанией. Кунштюки, которые они выкидывали в течение ночи, совершенно непостижимы! Иногда они работали в одиночку, иногда действовали сплоченными массами. Какому-то ящику с сигарами тоже удалось присоединиться к ним, и я помню, как сигары со свистом летали мимо наших ушей! Несмотря на бледность, Цапфе не совсем утратил хорошее настроение духа. „Мне кажется, братцы, что я нахожусь в Гаванне", прозвучали спокойные и бодрые слова, когда первый заряд сигар попал в него. Я спросил, не удовольствуется ли он Бременом, но на это он не согласился. В кухне, которая находилась рядом с кают-компанией, как-будто разместился расширенный „джазз-банд". Какими инструментами в нем пользовались, для меня осталось невыясненным. Цинковое ведро во всяком случае старалось изо всех сил! К счастью, волнение немного улеглось на следующий день, и большая часть „существ" появилась на

*

палубе, хоть и с бледностью на лицах и несколько потрепанным видом. Мимоходом я спросил одного из тех, у которого был особенно помятый вид, не страдал ли он морской болезнью, но этого мне не следовало делать. С холодным презрением он мне ответил, что ничего подобного с ним никогда еще не случалось! Что с ним случилось, спустя полминуты, когда ударом волны под корму его вклинило между двумя ящиками и принудило расстаться с последней частью завтрака, об этом я ничего не знаю. Конечно, не морская болезнь!

Удивительно видеть, как интересы людей могут изменяться в одно мгновение. Позавчера мы разгуливали по Тромсе, и никакие самые шикарные парфюмерные магазины, самые соблазнительные витрины колониальных или наилучше обставленных сапожных магазинов не могли заставить нас повернуть голову. А тут как-то днем один из членов экспедиции открыл чемодан, который стоял у него на юте, должно-быть для того, чтобы достать из него что-нибудь. В одно мгновение он был окружен толпой любопытных. Повидимому, хозяин чемодана почувствовал себя польщенным неожиданными знаками проявленного к нему интереса и начал вытаскивать один предмет за другим. Сначала появилась тубочка с зубной пастой. Все шеи вытянулись, одна длиннее другой, чтобы хоть одним глазком увидеть этот поразительно странный предмет. Потом появилась плитка шоколада. Какие комментарии она вызвала, я не знаю, потому что мой наблюдательный пункт был слишком удален от этого места. Но знаю, что к плитке шоколада был проявлен самый бурный интерес. Затем появилась пара туфель. Будь они новыми и красивыми, я мог бы еще это понять, но то, что люди в состоянии проявлять какой бы то ни было интерес к таким старым, со сбитыми каблуками стоптанным туфлям, этого я совершенно не могу постигнуть! Снежный шквал прекратил выставку.

Директор завода Шульте-Фролинде и механики Фойхт и Цинсмайер.

Парусник Ронне.

Кингс-Бэйский ледник.

Мы греемся на солнце.

С Медвежьего острова сообщили, что там нет льда, и мы могли подойти к нему ближе, не боясь натолкнуться на лед. В 4 часа утра 11-го мы прошли как-раз под южной оконечностью острова. Мы питали надежду, что, может-быть, нам удастся увидеть там „Хобби", но напрасно. Послали на Медвежий остров радио-телеграмму и просили понаблюдать за „Хобби", а также сообщить нам, если его увидят. Одновременно телеграфировали в Кингс-Бэй и просили сообщить о состоянии там льда. На высоте острова мы встретили юго-восточный ветер, который в течение дня разыгрался до свежего бриза. В 5 часов дня мы вошли в область мелкого льда, но повернули на запад и вскоре вышли на чистую воду. 12-го числа прошли мы через шугу и совсем мелкий лед. „Фарм" далеко не идеальное судно для плавания во льдах, и как капитан Хагеруп, так и лоцман Несс заслуживают полнейшей похвалы за тот осторожный и внимательный образ действий, к которому они прибегали при проходе через этот лед. Какой-нибудь неосторожный человек мог погубить судно, в роде нашего „Фарма", и в более мелком льду, чем тот, через который мы прошли. Целый день видно было чрезвычайно плохо. В 10 часов вечера при небольшом проблеске — увидели землю. Это был Квэд Хук (Quade Hook) в Кингс-Бэе. В 2 часа ночи мы подошли к кромке льда и ошвартовались у нее. Там уже находился „Кнут Сколюрен", маленький пароход, на котором прибыли оба директора — Брандаль и Кнутсен.

Кингс-Бэй был свободен ото льда в течение всей зимы. Лед образовался только за последние два дня при температуре — 26° С. Разумеется, мы сочли это большим несчастьем, так как решили, что это обстоятельство помешает нам подойти к угольной набережной компании и начать выгрузку наших судов. Однако, дальнейшее показало, что ледостав в Кингс-Бэе не только не был несчастьем для нас, но явился нашей первой и величайшей удачей.

В 10 часов утра я сошел на берег, чтобы сделать визит директорам угольной компании и посмотреть, чем они могли бы нам помочь. Расстояние от того места, где пристал „Фарм“, до набережной было добрых три километра. Поверх льда стояло много воды, и итти было тяжело. Нового Олесунда почти не было видно — валил густой снег. Только-что я подошел к набережной и стал карабкаться на нее со льда, как ко мне протянулась чья-то рука и встретила меня горячим, крепким пожатием, и приветливое „добро пожаловать“ прозвучало мне навстречу. Это был директор М. Кнутсен, который вместе с другим директором общества П. Брандалем, оказывал нам самое изумительное гостеприимство во время всего нашего долгого пребывания в Кингс-Бэе. Позвольте мне теперь же заметить, чтобы не возвращаться к этому снова, что без помощи этих превосходных людей мы едва ли сумели бы привести все свои дела в такой прекрасный и совершенный вид, в каком они оказались в конечном итоге.

Тотчас же было решено, что участники экспедиции сойдут на берег и разместятся там, где найдется место. Хоть в тесноте, но, как говорится, не в обиде. И не было ничего мудреного в том, что для нас нашлось достаточно места, ибо бóльшего радушия и более сердечного приема чем у Кнутсена и Брандаля только поискать!

Оставался только один тягостный вопрос, но он мучил меня чрезвычайно сильно: где же „Хобби“? Вечером я отправился на „Фарм“, только-что поднялся на палубу и стал прогуливаться взад и вперед, — было, должно-быть, около 7 часов вечера,—как вдруг подходит ко мне Хорген и говорит, что он видит что-то торчащее кверху изо льда и что по его мнению только „Хобби“ может являть собою такой вид. Скорей наверх с биноклем! Да, совершенно верно: приближалось несколько огромных ящиков, продираясь через лед. „Хобби“ я еще не мог

видеть. Могу сказать, вот было ликование! Люди кружились и кричали: „Хобби“ идет! „Хобби“ идет! Мигом вся команда была вызвана наверх, и под бурные крики „ура“ „Хобби“ в 8 часов вечера подошел к кромке льда. Всё на борту было в порядке. Первая часть путешествия закончилась. Суда наши благополучно пришли в Кингс-Бэй. Честь и слава тем, кто этого заслужил! Летчикам экспедиции, капитану Хольму, лоцману Иогансену и всему экипажу „Хобби“. Тут был совершен настоящий подвиг, достойный моряка!

Следующие дни были совсем зимними — шел снег при температуре ниже — 10°. Мы все, члены экспедиции, воспользовались случаем, чтобы перебраться на берег и устроиться по-домашнему на станции угольной компании. Летчики Рисер-Ларсен, Дитриксон, Хорген, Омдаль, а также Эльсворт и Рамм получили в свое полное распоряжение целый уютный домик. Цапфе и я, мы были расквартированы в директорском помещении, а остальные в больнице. Столярная мастерская была прибрана, приспособлена под столовую и окрещена „Зеркальной залой“.[1] Здесь скипетр был в руках нашего заведующего столовой и провиантом, нашего аптекаря и кравчего. Да, дорогой смотритель, ты завоевал все сердца своим веселым, обходительным нравом! Для меня ты был неоспоримой и бесценной поддержкой, выполняя свою работу с сознанием своих обязанностей и добросовестно!

Новообразовавшийся лед, препятствовавший нам подойти к пристани, мог бы быть для нас большой помехой, если бы капитану Иенсену со „Сколюрена“ 15-го апреля не надоело ждать и он не решил попробовать форсировать лед. Попытка увенчалась полнейшим успехом. Мне кажется, даже сам „Сколюрен“ был весьма изумлен! Он с чрезвычайной быстротой пробился сквозь лед и вскоре уже

[1] Так называется ресторанный зал в Гранд-Отеле — фешенебельной гостинице в Осло. *Прим. перев.*

стоял у набережной. „Фарм“ и „Хобби“ последовали за ним по полынье, и вечером мы все тоже уже были у набережной. К этому времени начался нордовый бриз при — 13° С. Настоящая зима!

Уже на следующий день работа по выгрузке аппаратов на берег пошла полным ходом. Рисер-Ларсен наблюдал за этой работой при деятельной помощи своих товарищей и офицеров с „Хобби“. Позвольте мне также воспользоваться этим случаем, чтобы упомянуть о матросах „Фарма“. Если можно было хоть чем-нибудь помочь — они всегда были к этому готовы, ловкие, любезные и услужливые. К счастью, лед здесь был так крепок, что можно было выгружать аэропланы прямо на него. Это было очень большим подспорьем, облегчавшим работу в высокой степени. Со льда их общими усилиями вытаскивали на берег по естественному скату и оставляли как-раз у мастерских станции, где в любое время можно было получить необходимую помощь. Директору пизанских заводов, Шульте-Фролинде, и его двум механикам — Фойхту и Цинсмайеру, а также Омдалю и механику Роллс-Ройса, Грину, досталась самая скверная работа. Несмотря на снег и мороз, все они были на ногах с утра до вечера, и я ни разу не слышал от них ни единой жалобы. Это была тяжелая работа, но и они все были прямо выкованы из стали!

Было радостно смотреть, как машины растут с каждым днем. Фролинде думал, что ему удастся закончить их сборку ко второму мая, и так это почти и вышло. Была еще другая работа, которая велась ежедневно при тех же самых трудных условиях и с той же неослабевающей энергией. Это была работа по наблюдению и предсказанию погоды. Какой бы ни задувал ветер, какой бы ни валил снег, как бы ни было пронизывающе холодно,— Бьеркнес и Кальваген всегда были за работой. Ничто, кажется, не могло утомить этих двух молодых ученых, и экспедиция должна выразить им свою огромную благо-

дарность за их старательную работу. Им помогал в их работе Девольд, который, однако, главным образом был занят приемом радио-телеграфных сообщений от ряда станций в Европе, Канаде, Аляске и Сибири. Предугадывание погоды находится еще в младенческом состоянии, но нет никакого сомнения в том, что оно со временем сделается доминирующим фактором в нашем развитии. Уже теперь мы придаем ему такое значение, что никакая воздушная экспедиция, направляется ли она на север, на юг, на восток или на запад, не может обойтись без его услуг.

В числе других весьма занятых людей, которые, однако, располагали достаточным временем, чтобы дышать, были фотограф экспедиции Берге и журналист Рамм. Первого из них можно было постоянно видеть с фотографическим аппаратом в руках и штативом на спине. Он был вездесущ. Нельзя было высморкаться, без того чтобы Берге не появился и не увековечил сего действия. Рамм осведомлял вселенную о ходе экспедиции. Стоило только что-нибудь сделать — об этом сейчас же телеграфировалось! Стоило только ничего не сделать — об этом тоже телеграфировалось! Злейшими его конкурентами были метеорологи. Не в том смысле, что они передавали мировой прессе новости, конкурируя в этом с Раммом. Нет, этого они не делали! Но они постоянно занимали, как это и вполне понятно, аппарат радио-передачи. Поэтому между ними возникал ожесточенный спор, что́ важнее: предсказание погоды или сообщение новостей? Метеорологи стояли за погоду, Рамм — за новости. На том всё и осталось. На доктора Матесона были возложены обязанности врача как „Фарма“, так и экспедиции. Как врачу, Матесону, по счастью, приходилось не очень много работать, но было приятно и успокоительно сознавать, что он здесь на тот случай, если что-нибудь произойдет.

Я перехожу теперь к наиболее занятому члену экспедиции. Это был мой старый спутник по путешествию

со времен „Фрама“[1] и „Мод“ — парусник Ронне. С тех пор как он впервые начал работать у меня, т.-е. со времени экспедиции „Фрама“ в 1910-м году — таким образом, вот уже 15 лет — я не могу заметить, чтобы его работоспособность уменьшилась хотя бы в самой малейшей степени. Судя по тому, что он сделал в этот раз, я должен скорее подумать, что его работоспособность выросла еще больше. Он всегда вставал раньше всех и принимался за работу задолго до других. Но ему нужно было вставать рано, если он хотел исполнять во-время все поручения, которые потоком лились к нему ежедневно в огромном количестве. То он шил обувь, то штаны, то палатки, то спальные мешки. Он сработал лодки и сделал переплет на сани. Одно из его лучших достоинств, это — способность брать с собой в путешествие, подобное нашему, всё, что другие забыли взять. Не хватает у кого чего-либо, можно быть уверенным, что Ронне поможет ему выйти из затруднения. На этот раз его величайшая заслуга состояла в том, что он при нашем отлете на север дал мне длинный нож, сделанный из старого штыка, которому суждено было стать самым выдающимся инструментом для ломки льда. Это во время нашего последнего обеда в „Зеркальной зале“ он подошел ко мне и подарил мне этот нож. У меня уже был превосходный финский нож, но я взял его подарок, чтобы не обидеть его. У меня было намерение отложить его в ту или другую из оставляемых мною вещей, потому что нож был слишком велик для ношения. Но так или иначе нож нашел дорогу в мой рюкзак и позднее сослужил нам неоценимую службу. Целые тонны льда были убраны при помощи его с пути моими товарищами и мною. Когда я поеду в путешествие следующий раз, то возьму с собой по крайней мере целую дюжину таких ножей!

[1] Судно, на котором Нансен совершил свое полярное путешествие в 1893—1896 гг. В 1910 г. Амундсен ходил на нем к южному полюсу. *Прим. перев.*

Повар наш Эйнар Ульсен умел готовить омлет с ромом — ну, тут я, кажется, проговорился[1] — не хуже всякого другого „шефа“ какого-нибудь курортного отеля, а это не мало значит. Кроме того, он изумлял нас печеньем, которое называлось „gâteau danoise“ (Ульсен был лингвистом). Тщетно пытался я, в качестве пекаря, проанализировать его, но это мне не удалось. Я подойду к определению ближе всего, если скажу, что это печенье является чем-то средним между солодовым хлебцем и тортом. Ульсен поднимался с постели еще раньше Ронне и, таким образом, вырывал у него рекорд.

Наше пребывание в Кингс-Бэе началось, собственно говоря, с открытия „Зеркальной залы“. Это было в воскресенье 19-го апреля. По своей обстановке „Зеркальная зала“ совершенно не походила на свой оригинал. Вся мебель состояла всего лишь из длинного деревянного стола и четырех деревянных скамеек. Кроме того, по недостатку другого места, пришлось поместить в „Зеркальной зале“ и кухню. Она была устроена у самого входа. Небольшой граммофон доставлял нам весь потребный „джазз“. Он же, кроме того, поставлял нам и музыку. Но чего в „Зеркальной зале“ не хватало по части обстановки, то, с другой стороны, она с лихвой наверстывала по части кулинарного мастерства и в этом сильно конкурировала со своим оригиналом. Да, были, конечно, некоторые, кто решался утверждать, что... А, впрочем, все равно! Говорить-то можно, что угодно! Вечером в день открытия залы нас сидело вокруг стола 26 человек. Судя по записям в моем дневнике, число речей — легион, но мой дневник очень сдержан и умалчивает об остальном!

Мало приходится говорить о последовавших за сим днях. Один сменял другой совершенно так, как это пола-

[1] В Норвегии продажа спирта и крепких напитков запрещена. *Прим. перев.*

гается по календарю. Иные — скорее бóльшая часть их — были чудесны: стояла солнечная погода, и дивно переливались краски в великолепных ледниках. В другие дни бывала пасмурная погода, с туманами и снегом. День, которого мы всегда больше всего ждали, было не воскресенье, как можно было бы думать, а пятница. Каждую пятницу в $5^1/_2$ часов дня бывала паровая баня — настоящая шикарная паровая баня. Тепла жалеть не приходилось. Угля у нас было повсюду сколько угодно под ногами. С водой было похуже, но этого мы совершенно не замечали. Разумеется, баня пользовалась большой популярностью. В утренние часы была очередь местных дам, после обеда мылись директора со своим штатом и члены экспедиции. Суббота была банным днем для всех рабочих с копей.

Кроме того, все эти дни происходила очень важная работа по укладке и подготовке провианта и разного оборудования для полета. Так как это, может-быть, интересно, то я приведу здесь свой список, как он был составлен:

Провиант:		на человека в день.	Рюкзак:
Пемикан	400 *гр*		1 смена белья. Дневник. Компас.
Шоколад	250 *гр*		Спички. Растопка. Иглы и нитки.
Галеты	125 *гр*		Снежные очки. Чашка и ложка.
Сухое молоко . . .	100 *гр*		Трубка. Табак. Веревка. Парусиновые рукавицы.
Молоко с солодом .	125 *гр*		

Всего 1000 *гр* — одно кило.

Кроме того, на человека: 1 пара полярных сапог, 1 пара лыжных ботинок, 1 нож, 1 пара лыж, 2 лыжных палки, 1 лямка, спальный мешок.

Кроме того, оборудование на каждую машину: 1 лодка, 1 сани, 1 палатка, 1 аптечка, 1 примус, 30 *л* керосина, запасные ремни и веревки, 1 спиртовка Мета и таблетки к ней, 2 секстанта; 1 искусственный горизонт, набор навигационных инструментов, 6 маленьких и 4 больших дымовых бомбы, 1 котелок, запасные части для мотора,

Укладка вещей: Амундсен со складной лодкой.

„N 25“ готовится к старту.

Команда „N 25“: Фойхт, Амундсен, Рисер-Ларсен.

Омдаль и Фойхт.

разные инструменты, 2 лопаты для снега, канат; 1 якорь для льда, 1 измеритель дрейфа, 1 солнечный компас, колышки для палатки, бинокль, метеорологические инструменты, 1 дробовик, 1 винтовка, 400 патронов, револьвер Кольта с 25 зарядами, осока, насос для бензина, шланг и ведро, воронки, фотографические аппараты, фильмы, пластинки, паяльная лампа.

29-го апреля „Фарм" должен был сделать попытку пройти до Грин Харбор, чтобы отвезти и взять почту. Далеко он не ушел, так как лед помешал ему. Около полудня на следующий день он вернулся обратно.

Мы с Эльсвортом ходили теперь ежедневно на беспроволочную станцию угольной компании и принимали сигналы времени с Эйфелевой башни для проверки своих часов. У каждого из нас было по трое часов, которыми мы пользовались во время полета. Благодаря всегдашней неизменной предупредительности со стороны телеграфиста, Хагенеса, мы принимали сигналы ежедневно в течение последних 14 дней перед отлетом и, таким образом, могли быть вполне уверены в своих часах.

4-е мая был курьезный день, и он дал блестящее доказательство того, как мы стремились поскорее пуститься в путь. Метеорологи предсказывали в то утро „прекрасный случай", и мы не замедлили ответить: все готово. „Фарм" и „Хобби" получили приказ приготовиться к выходу в северном направлении, и все без исключения помогали приводить машины в порядок. Между тем поднялся пронзительный норд-остовый ветер, помешавший механикам закончить кое-какие мелкие заключительные работы. Поэтому нам пришлось отложить свой задуманный отлет до улучшения погоды. Тем временем суда приготовились, и на следующий вечер — 5-го мая—„Фарм" и „Хобби" вышли к северу на рекогносцировку вокруг Датского острова, чтобы поискать, не найдется ли для нас удобного места для старта со льда. В этот вечер мороз был—18° С. Нельзя было производить никакой работы. 6-го числа мы получили радио-телеграмму

с „Фарма“ из Саузс-Гэт, в которой сообщалось, что погода непостоянная и нам лучше бы переждать. Сообщалось также, что никакого там места для старта со льда не находится. Весь лед, который они повсюду видели, был в торосах и неровен, а стало-быть, не годился для нас.

После того как машины были готовы к отлету, мы увидели совершенно ясно, что указанный фабрикой максимальный вес — 2 600 килограммов на аппарат — будет значительно превышен. Мы убедились, что нам для полета надо поднять минимум 3000 кило, а может-быть, и больше. Оба летчика, Рисер-Ларсен и Дитриксон, думали, что такой груз можно будет поднять со льда. Директор же Шульте-Фролинде очень сомневался в этом. Но у обоих летчиков был большой опыт в подъемах со льда, и я питал к ним полнейшее доверие. Но все были согласны в том, что поднять такую тяжесть с воды совершенно невозможно. 8-го вечером пришел обратно „Хобби“. Он сообщил, что состояние льда очень плохое, что дует сильный ветер, и температура держится около — 23° С. Мы решили тогда переждать немного, до лучшей погоды и более приличной температуры.

9-го „N 25“ впервые оставил свою колыбель на Шпицбергене и сделал несколько пробных пробегов по льду. Все шло хорошо, и пилоты были очень довольны. 11-го утром пришел обратно „Фарм“, и этим закончилась первая часть. Мы теперь решили воспользоваться первым же случаем, который предоставят нам метеорологи, чтобы отправиться в путь. Температура быстро и ровно поднималась в последовавшие за сим дни, и было очевидно, что весна приближается.

Наступило 17-е мая и было торжественно отпраздновано, как и полагается.[1] Утром салют, олимпийские игры и парадный обед вечером в „Зеркальной зале“. 18-го

[1] Норвежский национальный праздник в память отделения в 1814-м году от Дании. *Прим. перев.*

д-р Бьеркнес сообщил, что виды на погоду таковы, что мы через короткое время должны быть готовы к полету. Мы были готовы. 19-го погода еще не совсем была в полном согласии с желаниями пророка. Тем временем мы всё приготовили в этот день, и аэропланы были отведены на место окончательного старта, место, откуда по специально сделанному скату можно было легко спуститься на лед фьорда. 20-го нам помешало стартовать местное ненастье. Наполнение баков бензином было совершенно закончено в этот день, и вечером мы были вполне готовы.

Когда 21-го мая утром я высунул нос из окна, то сразу понял, без всяких оповещений со стороны наших „погодчиков", что день настал. Была чудесная летняя погода при легком береговом бризе — как-раз какую желали наши летчики. Старт был назначен в 4 часа дня. В это время солнце стояло благоприятно для наших солнечных компасов и оказывало нам величайшую услугу при полете. Уже за завтраком мы могли заметить легкое волнение в лагере. Многие из членов экспедиции, которые в иное время еще и не появлялись, когда я сидел за своим обычным завтраком, теперь уже поели и исчезли. Не нужно было и извещать их о том, что день настал. Каждый в отдельности заканчивал свои приготовления, и можно было время от времени видеть, как отдельные члены экспедиции с полными руками различных вещей частного характера направлялись к машинам, исчезали в них и потом появлялись снова с пустыми руками. Каждая из таких прогулок увеличивала перегрузку, и когда, наконец, была взята последняя булавка, то у нас оказался груз в 3100 кило или приблизительно на 500 кило больше, чем допускала максимальная подъемная способность аэроплана. Шульте-Фролинде постоянно указывал, что нужно было бы произвести пробные полеты. Летчики считали, что они не нужны. Так как разница во мнениях будет пояснена подробнее в ином месте, то я не буду входить здесь в детали

этого вопроса. Все утро к месту старта шли толпы людей. Все, кто мог, хотели быть там. Обед состоялся в „Зеркальной зале“, и если бы кто случайно зашел туда, то не заметил бы там ничего необычайного. Единственно, что занимало внимание ежедневных посетителей „Зеркальной залы“, это были шесть термосов, выстроенных в ряд. В них был шоколад, составлявший вместе с коробкой чудного овсяного печенья—подарком фру Клаусен—нашу единственную пищу во время самого полета. Единственный, кто нарушил обычное течение обеда, был наш заведующий столовой. В качестве такового, он решил, что ему следует пожелать своим товарищам счастливого пути и поблагодарить за время, проведенное вместе. Так закончился последний обед, и „Зеркальная зала“ снова приняла свой прежний вид столярной мастерской угольной компании.

Когда я прощался со своим уютным, милым пристанищем в доме директора компании, любезная экономка Берта сунула мне в руки два пакета. „По одному на каждую машину, — сказала она, — немножко провизии на дорогу!“

Если бы вы, Берта, знали, с каким чувством мы сутки спустя развернули пакет, поделили бутерброды и яйца на три равные части и медленно, осторожно, с мысленной горячей благодарностью наслаждались последней культурной едой на много времени вперед, то вы, наверное, были бы довольны!

В три часа дня мы все собрались у машин. Я уже и прежде замечал, что вполне готовым никогда не будешь. Шульте-Фролинде ходит кругом и все осматривает. Грин, механик Роллс-Ройса, прислушивается к шуму то одного, то другого мотора. В четыре часа пускаются в ход все четыре мотора для разогревания. Для всех нас это знак, что теперь час уже близок. Оба солнечных компаса, которые были поставлены на 4 часа, пускаются в ход одновременно — и моторы гудят. Тем временем

мы шестеро облачаемся в свои огромные тяжелые одежды для полета. Оба летчика и наблюдателя одеты одинаково. Толстое шерстяное белье, а поверх меховая одежда. Я лично больше всего боялся, что у меня во время полета будут мерзнуть ноги. Страшная быстрота, которая естественно вызывала сильный ветер, и низкая температура по всей очевидности должны были подвергнуть нашу обувь тяжелому испытанию. Не всегда опыт приходил мне на помощь в подобных путешествиях, но на этот раз я смог им воспользоваться. Во время предыдущих путешествий мне часто приходилось простаивать часами и производить наблюдения. Но когда температура, как это часто бывало, опускается до — 50° и — 60°С, то на ногах надо иметь что-нибудь совершенно особенное. И я открыл в тот раз, что ноги будут совершенно защищены, если надевать хорошую теплую обувь, главным образом свободно сидящие кожаные чулки и кожаные сапоги—эскимосские камики— и затем натянуть на них огромные брезентовые сапоги, наполненные осокой так, чтобы она толстым слоем облегала ногу со всех сторон. На этот раз у нас не было такой эскимосской обуви, но вместо нее мы надели по паре тонких чулок и валенки, а поверх их натянули свои гигантские брезентовые сапоги, набитые осокой. Результаты были блестящи. Мы не только не мерзли, но некоторые из нас даже жаловались на чрезмерное тепло. На руках у пилотов были толстые кожаные рукавицы, которые вполне их защищали. У меня лично была только пара старых шерстяных перчаток, и то я их почти что не надевал во время всего нашего путешествия, так как постоянно должен был писать. Механики были одеты легче, так как им все время приходилось быть в оживленном движении между помещением для бензина и моторами. Кроме того, им нужно было быть легко одетыми, чтобы пролезать через люк из танкового помещения вверх в гондолу моторов. После того как было покончено с надеванием на себя этого облачения, все члены экспедиции заняли свои

места. В кабинках наблюдателей были наши места — Эльсворта и мое. В кабинках пилотов—Рисер-Ларсена и Дитриксона, а в помещении моторов — обоих механиков, Фойхта и Омдаля. Таким образом, мое место было в кабинке наблюдателя на „N 25“, которая помещается в самой носовой части аппарата. Позади меня кабинка пилота Рисер-Ларсена и, наконец, в помещении для бензина позади него — Фойхт. В „N 24“ распределение по тому же образцу: Эльсворт, Дитриксон, Омдаль. Фойхт, который сопровождал директора Шульте-Фролинде из Пизы, был принят в число членов экспедиции всего лишь за несколько дней до отбытия. До этого времени он состоял на службе у фабрики. Он немец по происхождению и долгое время работал там. Он считался чрезвычайно способным механиком, что и доказал полностью впоследствии.

Теперь нужно было попрощаться со всеми, и образовалась длинная очередь людей, проходивших мимо машин. Фотографа тоже не нужно было забывать.

Тем временем моторы трещали и работали полным ходом, и вот наступило пять часов. Что же касается обоих судов, то им даны были следующие распоряжения:

1. Начальство над остающейся частью экспедиции принимает командир „Фарма“, капитан Хагеруп. 2. В течение первых 14 дней после старта, когда экспедицию можно ждать обратно на аэроплане, „Фарм“ и „Хобби“ держатся вместе на свободном фарватере около Датского острова, пока стоит хоть сколько-нибудь ясная погода на северном берегу. Если начнется пасмурная погода, то „Хобби“ продвигается к востоку, насколько ему позволят обстоятельства, однако, не восточнее Ферлеген-Хука (Verlegen Hook). 3. По истечении вышеупомянутых 14 дней со времени старта „Хобби“ должен продвинуться на восток, если возможно до Нуркапа (Nordkap) — мыс на северной оконечности Северо-Восточной Земли на Шпицбергене. По соглашению с „Фармом“ предпринимается патрулирование, как можно ближе к краю льда, и с обоих судов

смотрят во все глаза. 4. С 26-го по 29-е мая „Фарм“ остается в Кингс-Бэе для чистки котлов. 5. Суда, а в случае если „Фарм“ до того будет отозван домой,—один „Хобби“, остаются у северного берега Шпицбергена и продолжают патрулирование до 6 (шести) недель со дня старта. После этого „Хобби“ забирает остающиеся в Кингс-Бэе материалы и уходит в Тромсе, где сдает их, и материалы отсылаются обратно в соответствии со специальными на сей предмет инструкциями. Отсылка эта производится аптекарем Цапфе. 6. Когда „Фарм“ пойдет в Кингс-Бэй для чистки котлов, желающим членам экспедиции предоставляется возможность уехать на нем в Кингс-Бэй, чтобы отправиться домой при первой оказии. Из этого исключаются Хорген, Рамм и Берге, которые возвращаются не раньше, чем оба судна окончательно будут отведены обратно.

Премьер-лейтенант Хорген, который входил в состав экспедиции в качестве запасного летчика, получив отпуск от Den Norske Amerikalinje, [1] где он состоит на службе в качестве старшего штурмана, был начальником экспедиции на борту „Хобби“. Много больших услуг оказал нам Хорген. Я бы с большим удовольствием удовлетворил его величайшее желание лететь с нами на север, но у нас не было места. Я очень надеюсь, что на будущий раз увижу Хоргена активным участником полета. Он принадлежит как-раз к такому типу людей, какими я всегда стараюсь заручиться. Тихий, решительный и ничего не боится. Как летчик, Хорген считается одним из самых выдающихся.

Теперь уже 5 часов 10 минут. Моторы совершенно разогреты, и Грин одобрительно кивает головой. Его улыбка выражает полнейшее удовлетворение. Последнее рукопожатие с директором Кнутсеном и затем — в путь. Мотор работает с бешеной скоростью, и „N 25“ дрожит

---

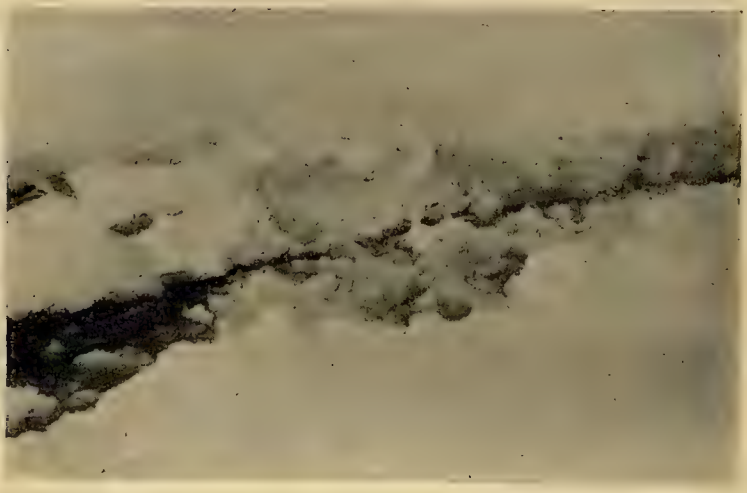
[1] Пароходное Общество, поддерживающее рейсы: Осло—Берген—Галифакс—Нью-Йорк. *Прим. перев.*

*

и трясется. План таков, что наша машина первая возьмет старт. Сперва мы попробуем, нельзя ли начать полет вдоль фьорда к выходу из него, по ветру, чтобы избежать поворота на небольшой высоте в глубине фьорда. Если это не выйдет, то курс берется прямо против ветра, прямо на Кингс-Бэйский ледник. Точно также было решено, что аппараты будут держаться вместе в течение всего полета. Что́ сделает один, то сделает вслед за ним и другой. Последний толчок, и „N 25“ сдвинулся и медленно соскользнул по скату на лед фьорда. Путешествие началось. „Счастливо вернуться вам завтра!“—последнее, что доносится до меня, и с бешеной быстротой—1 800 оборотов в минуту — мы бежим к намеченному месту старта посреди фьорда. Вдруг мы видим, что лед трескается далеко впереди нас и вода бьет водопадом. В один миг машина бросается в глубину фьорда, прямо на ледник, и развивает скорость до крайних пределов— 2 000 оборотов. Это было одним из самых захватывающих моментов. Справится ли машина с большой перегрузкой, или же нам придется остановиться и облегчить ее? Пилот сидит у руля. Если бы он сидел за столом и завтракал, то едва ли бы был спокойнее. Но по мере того, как скорость растет, и мы приближаемся к леднику с бешеной быстротой, в спокойном взгляде как-будто больше определенности, рот — единое выражение воли и уверенности. Мы несемся по льду с быстротой бури. Скорость растет и растет, и вдруг... да, внезапно, происходит чудо. Резким рывком поднимает он аппарат вверх со льда. Мы в воздухе. Мастерски сделано! Мне кажется, что я ясно слышу, как напряженное состояние всех оставшихся внизу и с затаенным дыханием смотревших на нас, разрешается облегченным: „аах!“ — чтобы затем вылиться в бурный клик восторга.

Опять спокойствие нисходит на человека, выполнившего столь мастерски свою задачу, и уже не оставляет его за все время нашего полета. Фойхт снует вверх и вниз между танковым помещением и моторами. Его

Старт „N 25“ 21-го мая.



Торосы.

„N 25“ на полдороге к новому месту старта.

обязанность осведомлять пилота обо всем: как работают моторы, сколько истрачено бензина и т. д. Все, повидимому, в полнейшем порядке, и Фойхт об этом оповещает. Перед подъемом я пытался привести в порядок свои вещи, но места мало, а вещей много.

У мыса Митра мы уже на высоте приблизительно 400 метров, и всё под нами кажется довольно мизерным. То и дело я поворачивался и высматривал другую машину, но не мог ее заметить. Тогда наш аппарат кренится и делает полный поворот, чтобы снова направиться вдоль фьорда в поисках „N 24“. Никогда нельзя быть ни в чем уверенным! Может, что-нибудь случилось с машиной во время попытки подняться на воздух. Быть может, лед совсем проломился, или груз был слишком велик для аэроплана. Вдруг что-то засверкало в лучах солнца, что-то засияло, как золото. Это солнце играет на крыльях „N 24“. Вот он летит к нам навстречу с бешеной скоростью; повидимому, всё на нем в порядке. Знай я тогда, что я теперь знаю, я на мгновение затаил бы дыхание и снял шапку перед человеком, сидевшим у руля. Но об этом позднее, когда придет время!—Опять машина поворачивается, нос ее направляется к северу, и обе огромные птицы начинают вместе свой полет к неведомому.

Мои чувства в это мгновение — вихрь горячей благодарности, поклон и благодарный взгляд в сторону того, кто сидит как-раз сзади меня и выполнил этот блестящий мастерской подъем, и горячая тихая благодарность к тем внизу, кто только-что присоединился к нам. Глубокая и искренняя благодарность моим пятерым сотоварищам, которые все добровольно бросают жизнь на чашку весов, благодарность за то, что страшное ярмо снято, наконец, с моих плеч — насмешливое презрение, которое мне столько раз приходилось чувствовать за два последних года при моих постоянных неудачах, снято и исчезло навсегда. Даже если бы мы рухнули вниз, тут

на этом месте, то все же печати серьезности нельзя было бы уже сорвать!

Мы быстро летели вдоль северо-западного берега Шпицбергена, где море под нами было совершенно свободно ото льда. Вот Магдалена-Бэй (Magdelena Bay), вот Саузс-Гэт (South Gate) с Мосским островом (Mossöen), и вот приближается Датский остров. Я знал их все со времени моей эксурсии сюда на Йоа („Gjöa“) в 1901-м году.

Через час полета мы находимся на траверзе Амстердамского острова (Amsterdamöen). Но здесь нас встречает неприятный дядя: туман, густой как каша. Сперва он шел на нас клочьями с северо-востока—сырой и холодный. Затем гуще и гуще. Тем временем пилот взял руль высоты, и мы полетели над шерстяным одеялом. Вторая машина последовала за нами на меньшей высоте. Здесь я увидел самое оригинальное оптическое явление, которое мне когда-либо приходилось наблюдать, и без сравнения самое красивое. В стороне от нас в тумане я увидел полное отражение нашей собственной машины, окруженное ореолом из всех цветов радуги. Зрелище изумительно красивое и своеобразное!

Мы взяли пеленг от вершины Амстердамского острова и направились к северу в царство тумана. По правде сказать, этот туман озадачил меня немало. Мы никак не ожидали его так рано встретить и во всяком случае не на таком большом пространстве. Он был не местного происхождения. Поле колоссальных размеров лежало перед нами. Целых два часа мы летели над ним, на расстоянии добрых 200 километров. Время от времени мы пролетали над крохотным просветом в нем,—ни разу он не был настолько велик, чтобы мне удалось применить измеритель дрейфа и измеритель скорости. Но эти просветы имели свой большой интерес. Глядя через них, я получал представление о характере лежащей внизу местности. Океан был тут заполнен очень мелкими льдинами со свободной между ними водой. Такое стран-

ное положение вещей продолжалось до самого 82° северной широты, и я был уверен, что судно со сколько-нибудь сильным мотором может пробиться до этой же самой широты. Немного после восьми часов туман внезапно начал расходиться и вдруг в одно мгновение исчез, как под влиянием волшебства, а под нами и впереди нас открылась огромная сверкающая поверхность, знаменитый сплошной лед (Pakkis). Сколько только несчастий на протяжении ряда лет ты ни приносило, о бесконечное белое пространство, каких только лишений и каких только бедствий ты ни видало. Но ты также повстречалось и с теми, кто поставил ногу на твою выю и силой бросил тебя на колени. Не припомнишь ли ты Нансена и Иогансена? Не припомнишь ли ты герцога Абруццкого? Не припомнишь ли ты Пири? Не припомнишь ли, как они шли по тебе и всё же, хотя ты и сопротивлялось, поставили тебя на колени. Тебе следовало бы отнестись с уважением к этим молодцам! Но что ты сделало с теми многими-многими, кто безуспешно пытался вырваться из твоих объятий? Что ты сделало со многими гордыми судами, которые держали путь прямо в твое сердце, чтобы никогда больше не вернуться домой? Куда ты их девало? — спрашиваю я. Никаких следов, никаких знаков—только одна бесконечная белая пустыня! Вполне естественно, что дума о месте спуска всегда занимает мысли авиатора. Моторы могут закапризничать в любое время, и если в этот момент нет места для спуска, то ему придется плохо. Но всё равно: куда ни кинь взгляд, нигде не было ни малейшего признака удобного для спуска места. Повсюду лед больше всего походил на огромное количество отдельных небольших участков, рассеянных по всей поверхности без конца, без края. А между всеми этими участочками воздвигнуты высокие каменные заборы. При этом все как-раз иначе, чем должно было бы быть на самом деле. Заборы занимают значительно большее пространство, чем земля. Если бы еще она

была ровная и гладкая, то это не поражало бы так глаза! Но гладких и ровных мест не было. Как-будто плуг оставил за собою следы повсюду между камнями и корнями. Иногда попадался маленький ручеек, но, боже мой, какой он был крохотный! Можно было бы перепрыгнуть через него, где угодно. Такой однообразной местности я никогда еще не видал. Не на чем отдохнуть глазу. Не будь я так занят различными наблюдениями и заметками, то, конечно, однообразное зрелище и монотонный гул моторов убаюкали бы меня. Но благодаря тому, что я был занят, я бодрствовал. Рисен-Ларсен признался мне позднее, что он немножко вздремнул. Это я отлично понимаю. У него была такая однообразная работа.

Средняя температура во время полета была, вероятно, около — 13°С. „N 24“ держался все время поблизости от нас, и нам не приходилось разлучаться. — Я несколько раз пытался брать высоту солнца, но совершенно безрезультатно. Солнце было all right, но горизонтом вовсе нельзя было пользоваться. С искусственными горизонтами, прикрепленными к секстантам,—шаровым секстантам американской конструкции,—мы производили ряд испытаний в Кингс-Бэе, но результаты были очень неудовлетворительны — до такой степени, что нам пришлось совершенно отказаться от пользования этими приборами. Поэтому я был всецело предоставлен тому, что сама природа могла предоставить в мое распоряжение. Но природа не очень-то была любезна! Горизонта не было. Небо и лед сливались в одно целое.

Только спустя два часа после того, как я взял пеленг от Амстердамского острова, мне удалось проконтролировать скорость и дрейф. Что произошло за эти два часа? Да, это было довольно-таки трудно сказать! Если не удастся определить дрейф и скорость, то, следовательно, невозможно найти и направление ветра, когда бешено несешься по воздуху с быстротою 150 километров

в час... Совершенно прояснилось, когда мы вылетели из полосы тумана, лишь отдельные высокие перистые облака виднелись на востоке. Около 10 часов потянулась с севера тонкая пелена слоистых облаков, но так как она была тонка и высока, то это ничуть не мешало. Солнце попрежнему было ясно видно. Но по положению солнца и отклонению компаса было вполне очевидно, что мы значительно уклонились к западу. Поэтому не оставалось ничего иного, как начинать склоняться к востоку. Я никогда еще не видел ничего более пустынного и унылого. Я думал, что изредка покажется какой-нибудь медведь, который хоть немного нарушит это однообразие. Но нет — абсолютно ничего живого. Если бы я знал это, то, пожалуй, захватил бы с собою блоху, только для того, чтобы иметь рядом хоть что-либо живое!

В 1 час 15 минут утра в ночь на 22-е мы долетели до первого свободного ото льда пространства, сколько-нибудь значительного по размерам. Это была не полынья, а целое озеро с узкими рукавами, расходившимися по различным направлениям. Оно давало нам первую возможность спуска. По циркулю мы должны были быть по крайней мере на 88° северной широты, но, что касается долготы, то тут мы были в полном недоумении. Что мы уклонились к западу, это было несомненно, но насколько? Так как Фойхт в то же время сообщил, что половина всего запаса бензина уже использована, то мы нашли, что нужно попробовать спускаться. Поэтому мы решили спускаться, сделать необходимые наблюдения для определения своего местонахождения, а потом действовать сообразно с обстоятельствами. Теперь возник вопрос, куда нам спускаться? Разумеется, спуск на воду был самым безопасным, поскольку дело касалось самого спуска, но тут опять являлось возражение, что лед может закрыться и раздавить нас раньше, чем мы успеем снова подняться на воздух. Поэтому мы все были согласны с тем,

что поскольку встретится возможность, мы будем садиться на лед. Для того, чтобы обследовать местность как можно тщательнее, мы начали спускаться большими спиралями. Во время этого маневра в заднем моторе начались сильные перебои, и это изменило всё положение. Вместо того, чтобы выбирать, мы должны были брать то, что подвертывалось. Машина была еще слишком тяжела, чтобы держаться в воздухе с одним мотором. Необходимо было спускаться без промедления.

При той небольшой высоте, на которой мы теперь держались, мы не могли долететь до главного озера, а должны были удовольствоваться ближайшим рукавом. Он был не особенно привлекателен — переполнен салом и мелкими льдинами. Но, как было сказано, у нас не оставалось иного выбора. При таких-то обстоятельствах и нужен хладнокровный, спокойный пилот, не теряющий рассудка и способный сразу составить себе ясное представление об обстановке и без волнения действовать сообразно с нею. Малейшее колебание, и игра была бы проиграна! Рукав по своей ширине как-раз подходил для машины, так что опасность крылась не в этом. Каждый увалень мог бы, в случае необходимости, пробраться сквозь него. Нет, опасность заключалась в высоких торосах, стоявших по обеим сторонам! Нужно было быть мастером своего дела, чтобы провести аппарат благополучно между торосами и спасти несущие поверхности. Мы спустились, так что лед затрещал и захлюпал, и затем началась погоня за разрешением, вероятно, труднейшей задачи, представлявшейся когда-либо авиатору. Для нас было счастьем, что мы опустились среди сала, потому что оно несколько замедлило нашу скорость, но, с другой стороны, это ослабило маневренную способность аэроплана. Мы проносимся мимо тороса на правом берегу. Машина кренится и уклоняется влево, так что несущая поверхность почти касается тороса, проносится над ним и вздымает высоко кверху лежащий на нем снег. Берегись!

Мы несемся на другой торос с левой стороны; он выглядит еще более внушительным и грозным. Убережемся ли мы от него? Напряжение велико для того, кто является только зрителем. На пилота, повидимому, это не производит ни малейшего действия. Он совершенно спокоен—непоколебим. Если я скажу, что мы миновали торос № 2 всего лишь на миллиметр—в этом не будет никакого преувеличения. Каждое мгновение я ждал, что левое крыло разлетится вдребезги. Скорость нашего бега теперь быстро убывала в толстом слое мелкого льда, и мы остановились в глубине рукава, почти уткнувшись носом аппарата в торос. Не дойдя опять на миллиметр! Чуть быстрее, и мы разворотили бы себе нос!

Пока что всё хорошо. Мы еще живы. Но что же, собственно говоря, представляло собою это место? Рукав заканчивался небольшим расширением, окруженным высокими торосами, и мы стояли в этом расширении хвостом к выходу, а носом к одному из торосов. Мы выскочили на лед и осмотрелись. Что нужно делать? Только одно! Попробовать выйти отсюда как можно скорее. Если лед сомкнется, то мы приговорены к смерти через несколько минут. Прежде всего надо было повернуть сейчас же машину на 180°. Смею сказать, что мы вложили в работу все свои силы и попробовали различные методы, но все напрасно. Сало и мелкий лед присасывались крепко к аэроплану, и он лежал как в рыбьем клею. Если нам удавалось повернуть аппарат хотя бы на несколько дюймов, то весь лед следовал за ним. Если же мы отпускали аэроплан, то он снова принимал свое прежнее положение, а за ним и льдины. Ах, как мы работали и боролись! Но нам пришлось—по истечении нескольких часов — бросить этот план и взяться за другой. Однако, еще раньше этого мы должны были определить, где мы находимся. Наблюдения дали 87° 43′ северной широты и 10° 20′ западной долготы от Гриничского меридиана. Наше предположение о западном дрейфе оказалось правильным.

В 8 часов утра мы решили, что заслужили немного пищи и отдыха. Но, прежде чем мы могли с чистой совестью предаться этому удовольствию, нам нужно было сделать два дела. Во-первых, перенести весь провиант и снаряжение на массивный лед на тот случай, если аэроплан начнет затирать, и, во-вторых, посмотреть кругом, не видно ли где „N 24“ и наших товарищей. Тот небольшой запас снаряжения и провианта, который мы имели, был выгружен на лед в течение нескольких минут, а затем мы отправились осматривать лед в бинокль с вершины самого высокого тороса. Нам казалось, что мы слышали выстрел после высадки, однако, не были в этом уверены. Так много звуков на льду походит на выстрелы! Когда я, во время нашего спуска, в последний раз взглянул на „N 24“, он летел очень низко и был по другую сторону свободного ото льда пространства. Если это было правильно, то нам следовало искать его в южном направлении. Но как мы ни смотрели, ни глазели, мы ничего не могли увидеть. Слоистые облака лежали теперь тоже значительно ниже, чем это было, когда мы спускались, и отдельные снежинки уже начинали, кружась, падать. Температура была около — 15° С.

Мне никогда не приходило в голову, что нашу машину можно приспособить для жилья, но теперь это приходилось сделать. Аэроплан делился на пять помещений. Первое — кабинка наблюдателя — было слишком мало для жилья в нем. Номер 2 — кабинка пилота — могло служить отличным местом для спанья одному или двоим. Номер 3 — отделение для бензина — было полно, и им нельзя было воспользоваться. Помещение номер 4 лучше всего отвечало данной цели, и здесь мы решили кроме спальных мест устроить также и свою кают-компанию. Это помещение было длиной около 4 метров и суживалось в кормовой части к хвосту. Я думаю, конструктору никогда не приходило в голову мысли о кают-компании, когда он делал расчет этой части аппарата, но, право,

Выравнивание льда.

Наш лагерь на первом надежном льду.

„N 24“ во льдах.

Мы везем снег для засыпки трещин.

она была словно специально для этого создана! Даже нашему примусу было отведено там отличное место! Помещение номер 5 было расположено совсем в хвосте, и туда входили через круглую дверь в стенке. Это помещение было длинное, узкое и темное, так как в нем не было окон, как в других отделениях. Оно вполне годилось бы в качестве спальни для одного человека, если бы только не мешали шпангоуты, которые были там расположены очень близко друг к другу. Итак, мы зажгли в кают-компании примус и вскоре уже могли приняться за первый завтрак из шоколада и галет. Здесь внутри было очень уютно, пока можно было поддерживать тепло, а мы могли это делать вначале, пока еще думали и надеялись, что наше пребывание во льдах будет кратковременным. Дело в том, что мы взяли с собой несколько маленьких бензиновых грелок — называемых „Therm'x" — и при помощи их поддерживали температуру очень хорошо.

Я не могу расстаться с нашим добрым другом „Therm'x", не сказав о нем на прощанье несколько теплых слов. Как он устроен, я не знаю, и это едва ли многих заинтересует. Но, напротив, весьма многие, вероятно, пожелают узнать, что́ он может сделать. При затрате одного литра бензина, эти маленькие аппараты развивают значительную теплоту в течение 12 часов. Кроме того, они совершенно безопасны в пожарном отношении. Аппарат только излучает теплоту, но не дает пламени. Можно даже попрыскать его бензином во время действия. Ничего от этого не станет. Только в результате пойдет неприятный дым и будет запах. Для такого путешествия, как наше, где мы всегда были окружены большими запасами бензина, это было бесценным качеством. Если же к этому еще прибавить изумительную экономичность, то больше уж ничего не скажешь. С двумя-тремя „Therm'x"-ами в каждом отделении мы могли отлично устроиться. Но, как покажет будущее, живительное тепло „Therm'x"-а тоже пришлось однажды отменить из соображений экономии, и тогда

наши металлические комнаты перестали быть уютными. После завтрака мы разошлись по своим спальным помещениям: Рисер-Ларсен, как всегда не думая о самом себе, занял помещение в хвосте. Как он перенес четырехнедельное пребывание там — остается для меня загадкой! Наверное, у него до сих пор на теле пять синих полос от пяти шпангоутов. Фойхт устроился в кают-компании, а я в кабинке пилота.

На первый раз мы разрешили себе не очень долгий отдых. В 10 часов мы были уже снова на ногах. Мы опять попробовали повернуть машину кругом, но сейчас же оставили это намерение для другого плана, а именно— как можно скорее увезти машину в безопасное место. В любой момент и без всякого предупреждения наше свободное пространство между льдами могло снова закрыться и раздавить нас, как давят орех щелкунчиком. Чтобы предохранить себя от этого, мы решили вытащить аэроплан на торос, у которого мы находились. С первого взгляда это могло показаться безнадежным, но многое кажется безнадежным с первого взгляда! Сперва нужно было снести прочь торос, а потом устроить наклонную плоскость. „Но чем, собственно, мы будем работать?“— мог бы кто-нибудь спросить. — Да, вот в том-то и штука! Ведь при старте у нас была перегрузка в 500 кило, и поэтому мы должны были ограничивать себя во всех отношениях. О том, чтобы тащить еще с собой целую кучу разных инструментов для уборки льда, которыми мы, по всей вероятности, не стали бы пользоваться, нечего было и говорить. Мы рассчитывали опускаться на годный для этой цели лед и подниматься с удобного же льда. Такого же положения, в каком мы оказались, никто и во сне не видал! — Итак, мы начали с осмотра наших инструментов, выбирая подходящие: 3 финских ножа, 1 большой нож, 1 скаутский топорик, 1 якорь для льда, в случае нужды могущий сойти за кирку, и, наконец, одна большая и одна маленькая лопата. Просто

невероятно, чего только человек не сделает, когда его понуждают к этому обстоятельства. Перед нами был только один выход, и он заключался в том, чтобы отвести машину в безопасное место, а для достижения этой цели нужно было срыть прочь торос и выравнять льдину, хотя бы нам пришлось работать просто голыми руками. Так как мы были совершенно неопытны в такой работе, и она свалилась на нас совершенно неожиданно, то вначале мы работали несколько неуклюже. Но мы вложили в работу всю свою волю, и при невероятной выдержке нам удалось разделаться с торосом. Позднее мы срывали подобный торос в баснословно короткое время. Но, как сказано, мы были еще совсем неопытны в такой работе, и она шла медленно.

Время от времени мы прерывали работу, чтобы подняться на верхнюю часть машины или на вершину тороса и посмотреть по сторонам, не видно ли наших сотоварищей. Ведь, все могло случиться на такой неровной поверхности! А за приемом пищи мы обсуждали всякие возможности. Может-быть, произошло несчастье при спуске? Может-быть, они сочли совершенно невозможным спуск в таком хаосе?

Уже на другой день мы вполне приготовились к походу до мыса Колумбия, т.-е. сани были оплетены и приведены в полную готовность, так что мы через самое короткое время после решения могли бы уже тронуться в путь, если бы лед раздавил аппарат. Нашего провианта по расчету должно было бы хватить на целый месяц, считая по одному килограмму в день на человека. Но так как мы отнеслись серьезно к своему положению, то начали сейчас же урезывать себя, и, спустя короткое время, наш паек был доведен до 300 граммов в день на человека. Конечно, этого было бы недостаточно для значительного промежутка времени, но на короткий период можно было выдержать. В первые дни мы все чувствовали слабость, но, повидимому, и к этому тоже

можно привыкнуть. Мы заметно худели с каждым днем и затягивали на себе пояса всё больше и больше. Мой пояс, который во время нашего пребывания в Кингс-Бэе часто стеснял меня, очень скоро стал мне велик, хотя был одет поверх моей тяжелой меховой одежды. Наши спальные принадлежности состояли из легких спальных мешков из оленьей шкуры, предназначенных только для летнего пользования. Многие из нас поэтому сначала жаловались на холод, так как температура держалась приблизительно на — 10° С. Но нужен также опыт для пользования спальным мешком, и тот, кто напрактиковался, может провести покойную ночь в тепле, когда другой, не обладающий опытом, будет мерзнуть. Дело в том, что, залезая в спальный мешок, надо в нем хорошенько устроиться и забраться в него как следует. Часто можно видеть, что тот, кто не знаком со спальным мешком, залезает в него только наполовину и потому проводит в нем беспокойную ночь.

Уже 23-го мы могли ходить по вновь образовавшемуся в нашем заливчике льду. Мы рано взялись за работу в этот день и принялись за вырубку ската. Во время небольшого перерыва я взял бинокль и залез на верхнюю часть аэроплана, чтобы осмотреть весь горизонт в поисках „N 24“. Кто может описать мою радость, когда я почти сейчас же увидел его. Он стоял в юго-западном направлении по другую сторону большого озера и на вид был в полном порядке. Немного левее была разбита палатка, а еще немного подальше развивался на высоком торосе флаг. Это была радостная весть для моих товарищей, и в один миг мы подняли свой флаг. С волнением я наблюдал в бинокль, заметят ли они нас. Да, конечно! Не прошло и нескольких мгновений, как я увидел, что там зашевелились. Они бросились к своему флагу, схватили его, и вскоре мы вошли с ними в связь. К счастью, оба наших пилота умели сигнализировать. Расстояние между нами было еще слишком велико, чтобы

можно было семафорить, поэтому пришлось прибегнуть к системе Морзе. Но, хотя это и занимало больше времени, однако дело пошло хорошо. Дитриксон сообщил что его аэроплан уже при прибытии из Кингс-Бэя получил серьезную течь, но он надеется, что они всё же справятся. Мы могли сообщить им, что наш аэроплан пока еще совершенно невредим. Более подробных сообщений на этот раз не делалось, и мы продолжали работать целый день над устройством ската.

24-го мы продолжали ту же самую работу. Бóльшая часть этого льда была тверда, как кремень, и у нас ушло много времени на то, чтобы срыть его. После полудня я внезапно обнаружил в бинокль необычайно большое оживление в лагере на той стороне. Я видал, как там бегали взад и вперед и над чем-то работали. Спустя некоторое время они надели лыжи, вскинули на спины огромные тюки и пустились в путь по направлению к нам. Это была приятная неожиданность. Вот этого-то я как-раз и желал, не высказывая, однако, своего желания, пока они продолжали работать над своим аппаратом. Если бы они каким бы то ни было образом смогли подготовить свой аэроплан к отлету, то я, разумеется, не стал бы мешать их работе. Мы чрезвычайно нуждались в их помощи для работы по спасению нашего аппарата, но, как я сказал, пока они работали над своим аппаратом, мы не могли просить их о помощи. Я с волнением следил за ними в бинокль. По тому, как они перебирались через торосы, я ясно понял, что у них на спинах чудовищные по тяжести тюки. Однако, направление, по которому они к нам шли, мне не понравилось. Они держали свой путь прямо на свеже замерзший лед на полынье, а в солидности его я сильно сомневался. Правда, лед в нашем маленьком заливчике был достаточно крепок, но этого нельзя было сказать относительно льда на большой полынье. Я затаил дыхание, когда они сошли со старого льда на новый. Это могло кончиться плохо и

стать фатальным. К счастью, они были настолько осторожны, что держались у самого края старого льда. К моему облегчению, они остановились, когда очутились как-раз напротив нас, и сбросили ношу. Я решил сперва, что они хотят отдохнуть, но был приятно изумлен, увидав, что они вытащили два флага и сделали знак для сигнализации семафором. Они были теперь на таком расстоянии от нас, что этот способ общения был уже возможен. Рисен-Ларсен приготовился в одно мгновение, и переговоры начались. Наши товарищи сообщали, что им одним не удалось привести в порядок свою машину, и спрашивали, не перейти ли им к нам. Так как они, очевидно, намеревались перейти по новообразовавшемуся льду, то мы поспешили ответить, что лучше бы им вернуться и еще раз поразмыслить. В результате мы условились переговорить по семафору еще раз на следующее утро в 10 часов. С большим облегчением я увидел, что они снова перешли на старый лед.

25-го мая нам удалось втащить машину на скат, так что теперь она лежала всей своей тяжестью на старом льду. Этим уже много было выиграно, так как возможное давление льдов, вероятно, только выпихнуло бы нас выше, но нам бы ничуть не повредило. В 10 часов утра мы вступили в переговоры по семафору. Дитриксон сообщил, что положение дел у них несколько улучшилось. Мы же попросили их, когда они справятся со своей работой, перейти к нам и помочь. Я бы предпочел, чтобы они шли к нам сейчас же, но мне не хотелось мешать им в их работе. Пока мы беседовали со своими товарищами, морской заяц (род тюленя) выставил голову из маленькой проруби. Я был поражен. Тюленя на 88° северной широты я никак не ожидал!

С очень приятным чувством мы уписывали вечером свой шоколад. Положение наше значительно изменилось к лучшему. Хотя мы еще не были в полной безопасности, но зато нам ясно было, что мы сможем добиться ее, если

будем работать. Пребывание в заливчике было прямо таки кошмаром! Высокие торосы все время точили на нас зубы.

День 26-го мая был полон событиями. Он начался при пасмурной погоде и при температуре — 10° С. Лед по обоим берегам большой полыньи был в оживленном движении в течение ночи, и оба аппарата придвинулись друг к другу значительно ближе. Поэтому мы могли теперь без всякого затруднения видеть все, что делалось в другом лагере. Мы работали, как обычно, над устройством ската и надеялись в течение дня совершенно вытащить аэроплан на твердый лед. В три часа дня на другой стороне началось движение, и мы вскоре поняли, что наши сотоварищи готовились к переходу к нам. Большая полынья значительно уменьшилась за ночь, и можно было повсюду проследить взором границы старого льда. Поэтому, когда мы увидели, как наши товарищи пустились в путь, мы были вполне уверены, что они решили держаться старого льда. Мы знали, что это будет тяжелый путь, путь нескольких часов. И поэтому, увидя, что они тронулись, мы опять взялись за свою работу.

Кто может описать мое изумление, когда вдруг кто-то говорит: „Смотрите, вон они где уже!“ Таким образом, через 20 минут после того, как они покинули свой лагерь, они уже почти перешли через лед и подходили к нам. Мы видели, как они с большим трудом пробирались через торосы в 200 метрах от нас. Но тут мы поняли, что они не смогут дойти до нас из-за маленькой узкой полыньи, которая лежала между ними и нами. Поэтому мы с Рисер-Ларсеном бросили свою работу, взяли брезентовую лодку и отправились к ним навстречу. Мы успели спустить лодку на воду, и Рисер-Ларсен сел в нее, чтобы переправиться через полынью и перевезти одного за другим наших приближающихся товарищей.

Пока он с веслом в руках пробивался среди мелких льдин, а я в ожидании стоял на старом льду, вдруг меня пере-

*

полошил страшный крик — крик, потрясший меня до мозга костей и заставивший даже мои волосы подняться дыбом! За ним последовал ряд воплей, один другого ужаснее и отчаяннее! Я почти не сомневался в том, что по другую сторону тороса разыгрывается ужаснейшая драма. Кто-то, должно-быть, тонул! Я стоял и принужден был слушать эти крики, не будучи в состоянии пошевелить пальцем, чтобы помочь. Положение казалось безнадежным. Когда крики мало-по-малу замерли, я подумал: „Ну, теперь кончено! Но сколько же утонуло и кто?“ И вдруг из-за тороса показалась голова! „Нет, значит, к счастью, не все трое утонули!“ — Но тут появилась еще одна голова, а за нею, наконец, еще одна. Они были тут все трое! Сказать, что я обрадовался, нельзя — это слишком слабое выражение. Двое первых отряхивались, как собаки, а третий вел себя нормально. Рисер-Ларсен быстро перевез их через полынью. Дитриксон и Омдаль были мокры до костей, но Эльсворт сух. Сейчас же мы привели их на борт аэроплана, и там мокрое белье было переменено на сухое.

Я был настолько хитер, что захватил с собой для разжигания наших примусов чистый винный спирт. Теперь я лукаво улыбнулся про себя: славная была выдумка! Когда они пришли к нам, то зубы у них так стучали, что они не могли говорить. И это было вполне понятно. Упасть в ледяную воду и быть вынужденным провести потом 10 минут при температуре — 10° С на легком свежем ветерке — это нечто такое, что может любого человека заставить продрогнуть до мозга костей. Только хороший глоток 97° спирта, повидимому, спас их от неприятных последствий. Чашка с пылу горячего шоколада сотворила бы тоже чудеса, но надо 20 минут, чтобы сварить его! А добрая чарочка была уже готова!

На этот вечер работа была оставлена, и мы все собрались в кают-компании, чтобы порасспросить друг друга. Когда трое наших товарищей оставили свой лагерь

в 3 часа пополудни, имея на спине ношу, приблизительно по 40 килограммов каждый, они надели на себя спасательные пояса и пошли на лыжах, однако, не завязывая на ногах пяточных ремней. Увидев, что итти по старому льду тяжело из-за встречающихся маленьких открытых полыней, они решили попытать счастья и пойти напрямик через новый лед. Дело пошло лучше, чем можно было ожидать, и они дошли как-раз до старого льда, но старый лед с нашей стороны был такой бугристый и так трудно было по нему итти, что они предпочли направиться вдоль него по новому льду. Омдаль шел впереди, за ним Дитриксон и, наконец, Эльсворт. Первым провалился сквозь лед Дитриксон; собственно говоря, не провалился, а просто-напросто прямо очутился в воде. Эта тонкая корка льда большая предательница! Она исчезает под ногами беззвучно. Дитриксон, очутившись в воде, издает, как это и следовало ожидать, крик, и Омдаль оборачивается посмотреть, что случилось. В то самое время, как он это делает, он проваливается сквозь лед, и вот они оба барахтаются в воде! С изумительным присутствием духа и ни минуты не помышляя о себе самом, кидается к ним Эльсворт, вытаскивает Дитриксона и вместе с ним спешит к Омдалю. Они добегают до него в самый последний момент, срезают рюкзак и вытаскивают товарища. Он вцепился ногтями в лед и крепко держался, в глубоком отчаянии, но всё, что он делал, мало ему помогало, потому что течение оттаскивало его ноги под лед и затянуло бы всего его под лед совсем, если бы помощь не подоспела как-раз в это мгновение.

Позднее король украсил Линкольна Эльсворта медалью „За благородный поступок“, и никто не заслужил ее в бóльшей степени, чем он. Нет никакого сомнения в том, что он спас в то мгновение от гибели всю экспедицию. Позднейший опыт показал нам, что без соединенных усилий шести человек мы никогда бы не доставили домой „N 25“.

И затем мы услышали от Дитриксона историю об их отлете из Кингс-Бэя, как он, несмотря на то, что знал о том, что шов на дне лопнул, решил продолжать полет, чтобы не задержать „N 25“, который уже был в воздухе. Он думал, что уж лучше рискнуть жизнью, чем остановить полет. Я знаю, что найдутся люди, которые пожмут плечами и скажут: безрассудство! Я же снимаю шляпу и говорю: мужество, выдающееся, блистательное, непреклонное мужество! Ах, если бы у нас было много таких молодцов! Увидев, что мы спускаемся, они приготовились к тому же самому. Но Дитриксон знал, что вода хлынет водопадом внутрь аэроплана, как только он спустится, и поэтому стал снижаться по направлению к старому льду, на который, как думал, можно будет потом вытащить машину. Спуск же на такой лед он счел совершенно немыслимым. Им также удалось предотвратить, насколько возможно, течь, и они наполовину вытащили машину на старый лед и тем самым спасли ее. Бóльшая часть вещей, которые с ними были, разумеется, подмокла, и всё пришлось вывешивать для просушки. Может показаться странной просушка вещей при — 10° С, но вещи очень скоро просохли после того, как их развесили на темносерой стенке аппарата. С этого момента все шестеро поселились на борту „N 25“. Дитриксон и Омдаль расположились в кают-компании вместе с Фойхтом. Эльсворт — в кабинке пилота вместе со мной. Не особенно удобные места могли мы им предложить, но на 88° северной широты люди не так привередливы! Трое живших в кают-компании должны были каждый вечер раскладывать на полу лыжи, чтобы было на чем лежать.

27-го мая мы все шестеро принялись за окончательную работу по вытаскиванию машины на безопасное место. Как работалось теперь весело и легко, когда мы все были вместе! Думы о том, что́-то делается сейчас с другими, часто действовали на нас угнетающе, когда мы были отделены друг от друга. А теперь мы взялись за работу

со смехом, с песнями, и никто бы не подумал, что мы заключенные, сидящие в самой надежной тюрьме из возведенных природой. Вначале у нас у троих была только одна цель перед глазами: вытащить „N 25“ на ближайший крепкий лед. Скат был у нас готов к тому времени, когда другие подошли к нам, но вытащить по нему машину наверх нам бы одним не удалось. Но теперь мы сразу же расширили свои планы, а именно—решили вытащить аппарат на льдину, которую мы обследовали и которая оказалась в высокой степени подходящей и надежной. Чтобы дойти туда, мы должны были перетащить машину через лежащую на нашей дороге льдину. Для этого нам нужно было прежде всего убрать с пути ряд торосов и неровностей, а также засыпать два рва или трещины двухметровой ширины. Поэтому первой нашей задачей было втащить аппарат на наклонную плоскость. То, с чем мы трое никак не могли справиться, пошло гладко и легко при работе шестерых. Нам помогало не только приложение бóльшей чисто физической силы, но также — и притом в высокой степени — сознание, что мы теперь все шестеро вместе и нам ничто не помешает, и сознание это так нам помогало, что машина легко прошла вверх по скату и встала на первую льдину. Все мы были довольны и веселы. Мы поняли, что так мы сможем далеко пойти! Какими безнадежными казались нам многие из наших начинаний, когда мы принимались за них, но как быстро уверенность в своих силах и дружное сотрудничество изменяли положение дел! Рисер-Ларсен был специалистом по возведению всех этих различных мостов и гатей. Казалось, всю свою жизнь он ничего другого и не делал! Обе трещины были заполнены, место совершенно расчищено, и в 8 часов вечера мы уже въезжали под громкое „ура“ на толстую надежную льдину, где могли чувствовать себя в полнейшей безопасности, или постольку в безопасности, поскольку могли ее себе обеспечить. Измерение глубины по звуковому методу дало нам на

следующий день 3750 метров. Если к этому добавить, что мы могли во время спуска обозревать местность до 88° 30′, то мне кажется, что, опираясь на наблюдения Пири, мы должны с большой вероятностью предположить, что в норвежском секторе Ледовитого океана не существует никакой твёрдой земли. Но высказаться по этому поводу вполне определенно можно лишь тогда, когда кто-нибудь перелетит через полюс.

В ночь на 29-е мая свободное пространство во льдах значительно уменьшилось, и расстояние между обоими аэропланами в этот день едва ли превышало один километр по воздушной линии. Вечером Дитриксон, Эльсворт, Фойхт и Омдаль пошли туда как для того, чтобы присмотреть за аппаратом, так и для того, чтобы забрать, если будет возможно, хоть сколько-нибудь бензина. Но лед был в движении, и им пришлось сделать большой обход, чтобы вернуться обратно. Бочку с бензином, которую они пытались привезти с собой, им пришлось оставить на льду. „Как только мы переправим сюда две бочки бензина“ — говорю я в своем дневнике — „мы отправимся на Шпицберген. На основании нашего промера глубины и прочих наблюдений мы можем вывести заключение, что местность отсюда и вплоть до полюса — совершенно одинакова везде: подвижный лед, подвижный лед и подвижный лед. А что же нам там делать? Констатировать? Но что? Нет, игра не стоит свеч! Но, может-быть, будет еще труднее найти место, чтобы подняться на воздух отсюда! Положение не ахти какое, но обстоятельства могут быстро измениться“.

Прошел следующий день, и нам посчастливилось перевезти благополучно на свою льдину бочку с бензином. Позднее вечером Дитриксону и Омдалю удалось дойти до „N 24“ и доставить к нам бóльшую часть оставленного там провианта. Температура все время поднималась, и в среднем у нас теперь бывало — 6° С. До 1-го июня мы оставляли вновь образовавшийся лед в покое, чтобы

он мог спрессоваться и стать достаточно крепким для расчистки на нем поля. В этот день мы попробовали, насколько он толст, и нашли, что толщина его 8 дюймов— то-есть он был достаточно надежен для нашей цели. Как только мы это выяснили, то принялись сейчас же за выравнивание поля. Это было не совсем так просто, как может показаться. Правда, лед только недавно образовался и, следовательно, был ровен и гладок на большом протяжении, но встречались места, где старый лед разрешал себе нанести визит льду новому и совершенно все расстраивал. Встречались льдины, поставленные „на попá", попадались трещины и неровности, и все это задавало нам много работы. Но, кроме того, приходилось также спускать машину вниз с высокой старой льдины на новый лед. Для этого требовалось устройство ската. Сколько мы вырубили льда, сколько неровностей им завалили для выполнения этой работы — трудно сказать, но во всяком случае проворотили мы много тонн льда и снега! Вечером были готовы как поле, так и скат, но мы зато здорово устали!

Рано утром на следующий день начали мы готовиться к отлету. Ведь все нужно было очень тщательно приготовить! Каждая вещь должна была быть на своем месте и надежно закреплена. Если мы хотим подняться, то все должно быть в порядке. Только в 2 часа 15 минут дня моторы были разогреты и все готово для старта. Рисер-Ларсен занял место в кабинке пилота, Фойхт в помещении моторов, а мы четверо остались на льду, готовые толкать аппарат или тащить его, смотря по тому, чтó будет нужно. Тут началась новая работа — маневрирование с аэропланом в глубоком рыхлом снегу. Если я назову такую работу египетской, то, пожалуй, это будет наиболее подходящим словом. Особенно вначале она бывала невыносимо тяжелой! Позднее, когда мы уже наловчились и приобрели некоторую сноровку, работа пошла лучше. Но все время она была каторжной. Наша первая попытка

стартовать не удалась, потому что свеже-замерзший лед нас не выдерживал. Мы довольно быстро провалились сквозь него и на большом протяжении нашего разбега исполняли роль ледокола. Наше поле для разбега было длиною около 500 метров и заканчивалось старым навороченным в глыбы льдом. Достигнув конца разбега, мы повернули машину кругом и приготовились стартовать в противоположном направлении по следу, проложенному нами по льду. Но путешественника ждет на пути много помех, как говорится, и я считаю, что эти слова в особенности могут быть приложимы, когда спускаешься на аэроплане в полярные льды! Едва только мы повернули машину кругом, нагнало туман, густой и непроницаемый, как стена. Мы с трудом могли различать с носа аэроплана его хвост. Нечего было и думать нестись сквозь туман с быстротой 110 километров в час! Итак, мой друг, прими лишнюю дозу терпения, этого необходимейшего целебного средства в аптечке полярного путешественника! Мы установили дежурство и отправились спать — было в то время 10 часов вечера.

Тяжелая обязанность дежурства выпала на долю Фойхта. Он занимался тем, что возил аэроплан взад и вперед, чтобы не давать снежной каше смерзаться. В результате я привык к царапающему звуку, который издавал лед по сторонам аэроплана, и в конце концов заснул под эту музыку. Я, вероятно, спал около часа, как вдруг меня разбудил страшный крик: „Вылезай все ребята! Лед смерзается!“ Я узнал голос Рисер-Ларсена, и в тоне его нельзя было ошибиться! Нам грозила неминуемая опасность. Кроме того, вокруг меня все трещало и ломалось, так что я каждое мгновение ожидал, что стенки аэроплана сложатся, как гармоника. В один миг мы с Эльсвортом натянули на себя сапоги, чуть ли не единственную часть туалета, которую снимали с себя за все время своего пребывания во льдах. Если я говорю в один миг, то эти слова нужно понимать весьма отно-

сительно, — в один миг... по отношению к тому месту, где мы находились! Кабинки пилота представляют собою прекрасное спальное помещение для двоих, но только при условии, что ты укладываешься спать спокойно и тихо. Там бесчисленное количество рычагов, подпорок и труб, которые делали наше спальное помещение похожим на птичью клетку. Сто́ило только сделать какое-нибудь движение, не рассчитав его, как ты зацеплялся за рычаг или за подпорку! А чаще за то и за другое! Если же к этому добавить, что там можно было стоять только согнувшись в три погибели, то легко понять, что скорость движения была здесь не та, какая бывает в условиях бо́льшей свободы. Но все же я считаю, что на нашу скорость в этом случае нельзя было пенять! Зрелище, которое мы увидели, высунув голову через люк, было хотя и интересным, но не очень веселым. Было интересно увидеть, что́ могут сделать четверо доведенных до отчаяния людей. Проход во льду, проложенный нами, закрылся, и „N 25“ очутился в тисках. Давление было очень велико, и катастрофа казалась неизбежной. Всей своей тяжестью обрушиваясь на лед, Рисер-Ларсен прыгал буквально как тигр. Он подпрыгивал высоко в воздух, попадая потом то на одно место, то на другое, и разламывал лед, сдавливавший аэроплан. Результат был всегда одинаков: лед неминуемо ломался под его ногами — да иначе и быть не могло! Омдаль схватил какой-то инструмент, не помню точно, какой, и с помощью его блестяще помогал своему товарищу. Остальные всей своею тяжестью навалились на носовую часть машины и старались повернуть аэроплан, чтобы избавить его от давления напирающего льда. Благодаря общим усилиям, удалось повернуть машину на 45° и тем самым облегчить давление льда на бока аэроплана. Тем временем мы с Эльсвортом занимались выбрасыванием провианта и снаряжения на старый лед. Мы остались господами положения, но на этот раз победа далась нам с большим трудом. О том, чтобы

итти на старое место, теперь не могло быть и речи. Нужно было переходить на какое-нибудь другое безопасное место. Мы занимали теперь благоприятное положение для перехода через лед к „N 24“, и, может быть, многое выигрывалось от такого перехода. Прежде всего, могла быть возможность подняться на воздух с того места, прямо с нового льда, который мы подготовили бы при переходе туда. Но это было мало вероятно после нашего первого опыта. С другой стороны, являлось большим преимуществом, что мы будем как-раз около второго аэроплана и можем использовать его бензин, не перевозя его по льду с бесконечными трудностями. И, наконец, состояние льда вокруг „N 24“, повидимому, было более благоприятным и обеспечивало нам более надежное местопребывание. Почему на самом деле ничего подобного не оказалось, мы увидим позднее! Итак, мы начали снова вырубать и выравнивать лед, и уже к завтраку это поле было готово. Едва лишь мы закончили работу, как туман рассеялся, и мы могли сейчас же стартовать. Мне вспоминается один забавный эпизод, связанный с этим стартом, забавный, быть-может, для других, но не совсем для меня. В силу того, что в машине было мало места, нам всегда приходилось выступать в „концентрированном виде“, т.-е. в согнутом положении — сложившись по всем направлениям. Следствием этого была бесконечная серия различных судорог. То судороги в икрах, то в бедрах, то в животе, то в спине. Они случались в самые неожиданные моменты, совершенно некстати, и жертвы их становились неизменным предметом всеобщего ликования.

Итак, в это утро все уже было готово для полета, как вдруг я вспомнил, что я что-то забыл — мне кажется, это был бинокль, который я оставил в кают-компании; он мне теперь неожиданно понадобился. Но мне не следовало вспоминать о нем. От резкого поворота всем телом у меня сделались судороги в обоих бедрах, и в результате я не мог сойти с места. Послышалось фырканье и

смешки, и, несмотря на гнусное чувство, я не мог сделать ничего другого, как только принять участие в общей веселости! Попытка номер два стартовать была не более удачна, чем попытка номер один. Лед ломался по всему пути, и „N 25“ приобрел еще бóльшую известность как ледокол. Но все-таки это ознаменовалось одним хорошим результатом: мы приблизились к местонахождению второй машины.

Печальное впечатление производила она, стоя там среди льдов, заброшенная и покинутая. Одно крыло у нее подымалось высоко кверху, а другое почти касалось льда. Переднюю часть машины удалось вытащить на кусок крепкой старой льдины, образующей скат, но хвост оставался во льду.

Условия нахождения здесь казались весьма многообещающими. В нашем распоряжении была открытая полынья около 400 метров длины и поблизости очень хороший новый лед. Попытка номер три стартовать была предпринята в тот же самый день к вечеру, но ни к чему не привела. Тогда мы решили попытаться соединить эту полынью длиною в 400 метров с новым льдом, в который она постепенно переходила. Тогда являлась возможность, что довольно большая скорость, которую удастся развить на полынье, сохранится и тогда, когда мы очутимся на льду, а если это произойдет, то у нас будет много шансов на то, что мы поднимемся на воздух, так как весь разгон будет около 700 метров длины.

4-го июня в 2 часа утра мы начали эту работу и работали целый день. Когда к вечеру мы закончили расчистку и подготовку поля, спустился туман и помешал нам стартовать. Немного позднее началась оживленная подвижка льда, а ночью он стал вздыматься и напирать со всех сторон. К счастью, это был всего лишь новообразовавшийся лед, однако, он был в 8 дюймов толщиной! Вокруг нас свистело и завывало, и лед начал зажимать аэроплан в тиски. Метод, к которому мы теперь прибегли, и орудия,

которыми мы воспользовались, были в высокой степени оригинальны. Дитриксон вооружился алюминиевой штангой 4-х метров длины и с ее помощью превратился в выдающегося работника. Омдаль работал штативом от кинематографического аппарата. Штатив был очень тяжел и оканчивался тремя острыми, окованными железом ногами. Поэтому каждый удар им был тройной удар и производил чудовищный эффект! Рисер-Ларсен был единственным, кто привез с собой резиновые сапоги, и вот, подтянув их до самого пояса, он выделывал прыжки, поразительные по своему сокрушающему действию. По мере того, как лед напирал на аппарат, его встречала вышеназванная рабочая сила и разбивала вдрызг. Борьба продолжалась целую ночь, и когда наступило утро, мы еще смогли, бросив взгляд кругом, увидеть, что поле битвы осталось за нами. Но во время этой битвы толстый старый лед значительно придвинулся к нам навстречу. Повидимому, в особенности „Сфинкс" точил на нас зубы. Это был страшный торос футов 30 вышиной, изумительно напоминавший сфинкса! Подвижка льда замкнула полынью и совершенно испортила всю нашу работу по устройству места для старта. Весь день 5-го июня стоял промозглый и густой туман и моросило. Время от времени лед пищал и потрескивал, как-будто обращая наше внимание на то, что он еще существует и не совсем расстался с нами, Что же нам оставалось тут делать?

Со своей обычной энергией Рисер-Ларсен отправился после обеда в экскурсию через торосы, в сопровождении Омдаля, чтобы посмотреть, нельзя ли будет найти какое-нибудь другое место, которое можно было бы приспособить под стартовую площадку. Они уже повернули, чтобы итти домой, как вдруг туман, который все время мешал им видеть, внезапно рассеялся, и что же оказалось? Они стояли среди единственной ровной льдины, которой можно было бы воспользоваться! Она была по 500 метров со всех четырех сторон и не так уже неровна, чтобы из нее

нельзя было при усердной и терпеливой работе приготовить поле для разбега. Они вернулись домой, веселые и полные надежд, и сейчас же по адресу „Сфинкса“ загремело:

Du maa more dig og smile,
Selv om andre syns du burde fortvile,
Selv om stillingen er svag,
Saa syng med velbehag:
Ah-a! aha! aha-a!
Det gaar bedre og bedre dag kor dag![1]

„Сфинкс“ нахмурил брови. Это ему не понравилось.

Дорога к льдине, которую они нашли, была и длинна и тяжела, но мы к тому времени привыкли к невзгодам, так что это нас не пугало. Сперва нужно было провезти аэроплан приблизительно на расстоянии около 300 метров через новый лед до высокой старой льдины. Здесь мы должны были вырубить наклонную плоскость и втащить аппарат наверх. Отсюда путь шел полого вверх к Фермопильскому ущелью, которое образовывали два огромных тороса, и заканчивался трещиной в три метра ширины и приблизительно такой же глубины. Таким образом, машину приходилось сперва перетаскивать через эту трещину, а затем вывозить на ближайшую льдину. Через эту льдину, которая была около 200 метров длины, надо было перебираться. По другую ее сторону находилось последнее препятствие, которое оставалось преодолеть, в виде довольно большой старой трещины. По краям ее стояли стеной около 5 метров ширины высокие торосы и лежали сугробы снега — в таких свинских условиях приходилось работать!

Рано утром 6-го июня началась эта работа. После завтрака мы все взяли свои инструменты и отправились

[1] Одно время очень популярная в Норвегии веселая песенка из репертуара летних театров. Смысл ее, в коротких словах, таков: „Не унывай, не кисни, не вешай носа. Даже если дела дрянь, все же пой: дела со дня на день идут лучше!“ *Прим. перев.*

к старому льду, где нужно было строить наклонную плоскость. Чтобы дойти туда, нам приходилось делать обход и проходить по старому льду, при чем, загнув за угол, мы теряли из виду „N25“. При обычных обстоятельствах мы, конечно, оставили бы кого-нибудь караулить аппарат, но обстоятельства были далеко не обычные, у нас, к тому же, не было ни одного лишнего человека. Таким образом: „In Swinemünde träumt man im Sand!“—и, под звуки нашей популярнейшей мелодии из времен нашего блаженного жития на Шпицбергене, ножи, топоры и якори для льда впились в огромную ледяную стену, так что осколки льда засвистали мимо наших ушей! Радостно и горделиво возвращаюсь я мысленно к этим дням, радуясь тому, что я работал вместе с этими людьми, гордясь тем, что́ там было выполнено. Позвольте мне признаться откровенно и честно, что я не один раз считал положение совершенно безнадежным и немыслимым! Одна ледяная стена вздымалась над другой, и их приходилось убирать с пути. Перед нами разверзались кажущиеся бездонными пасти трещин, грозившие преградить нам путь. Их нужно было засыпа́ть. Славные, славные ребята: они никогда не жаловались, но со смехом и песнями брались за самое безнадежное дело!

В час дня мы отправились на борт аэроплана, чтобы поесть супу. Лед был в это время совершенно спокоен. „Сфинкс“ лежал на своем месте.—Ах, как вкусен был суп из пемикана! Пять часов тяжелой работы на чашке шоколада и трех маленьких овсяных галетках способствуют возбуждению аппетита! В четыре часа дня Дитриксон пошел к аппарату на одну минутку, чтобы захватить что-то, и, вернувшись к нам обратно, сообщил, что, по его мнению, старый лед значительно ближе подошел к аппарату. Но так как Дитриксон за последние дни страдал неприятной снежной слепотой, то мы преспокойно решили, что, благодаря перемене к лучшему в своей болезни, он ошибочно определяет расстояния. Разумеется, это была ошибка!

Нам следовало бы сейчас же пойти туда и посмотреть, в чем дело. Но нужно припомнить, что каждое мгновение было драгоценным, и мы очень неохотно приостанавливали работу. В 7 часов вечера мы снова пошли к аппарату, чтобы съесть свои три галеты. Зрелище, которое там нас встретило, могло бы привести в отчаяние и самых мужественных людей! Сплошной паковый лед наседал почти вплотную на аэроплан и был от него на расстоянии всего каких-нибудь нескольких метров. „Сфинкс", казалось, качал головой и прыскал от радости! Ну, теперь он до нас доберется! Но он просчитался. Шесть человек, на которых он смотрел сейчас с высоты, были уже не теми шестью, что несколько дней тому назад прибыли сюда по воздуху из теплых земель, избалованные всеми земными благами. Шесть человек, на которых он смотрел, были шестью людьми, закаленными в борьбе, закаленными лишением и голодом, не боящимися ничего решительно на этой земле — даже самого „Сфинкса"! „Вперед, ребята, за отчизну и за всё, что нам дорого! Пусть это будет сам дьявол, вали его с ног!" И вот началась работа, выполнение которой дало нам, вероятно, бóльшую уверенность в своих силах, чем все, совершенное нами до сих пор: мы повернули тяжелую машину в течение нескольких минут. Чтó при этом совершил каждый в отдельности, сказать трудно, но это был подвиг Геркулеса! Мы налегали изо всех сил, мы напирали, мы давили, мы цеплялись: „Ты повернешься!" Раньше, чем мы успели понять всё как следует, аэроплан повернулся на 180°, и курс был проложен на новый скат. „Сфинкс" повесил голову и скис, но на следующий день он уже стоял как раз на том месте, где накануне был „N 25"!

Во время всей этой суматохи во льдах „N 24" был вытолкнут кверху и лег на льдину, около которой стоял.

Еще несколько ударов для удаления неровностей — и, наконец, плоскость готова! При бурном ликовании

машина была провезена в 11 часов вечера вверх по скату и остановилась как-раз у Фермопильского прохода. На завтра еще оставалась кое-какая пустяковая работка!

7-е июня. Сегодня вы ходите в легком летнем платье и наслаждаетесь жизнью, и флаги развеваются по всей стране от Нордкапа до Несса.[1] Не думайте, что мы позабыли этот день. Ничего подобного — на самой высокой точке „N 25" развевается наш красивый шелковый флаг, а мыслями мы... нет, нет, не надо об этом думать!

Боковые стены прохода были образованы двумя гигантскими торосами, которые приходилось снести, по крайней мере, наполовину для того, чтобы крылья аэроплана могли пройти, а большую трещину засыпать тоннами и тоннами снега. Но 7-е июня прекрасный рабочий день для людей томящихся по дому! Нож направляется с бóльшей уверенностью, топор с бóльшей силой, и в течение изумительно короткого промежутка времени огромные ледяные великаны превращаются в карликов. При этом нам пришлось, пережить чрезвычайно взволновавший нас эпизод. В то время, как Рисер-Ларсен вел аппарат через снежный мост, Дитриксон не остерегся и не ушел с дороги. В последнее мгновение он успел броситься на землю, но крюк на нижней стороне бокового руля прошел так близко над ним, что я не видел просвета между человеческим телом и крюком. Дитриксон в буквальном смысле слова был на волосок от гибели!

— Я, брат, тебя видел,—заметил позднее пилот, — но не мог остановиться на середине моста! — В том, что он был прав, так говоря, можно было легко убедиться: стоило только обернуться. Моста больше уже не существовало.

Какое было приятное чувство сидеть на камбале[2] и лететь по снежной поверхности, так что только воздух свистел

[1] 7-е июня—день отделения Норвегии от Швеции, разрыв личной унии в 1905 году. *Прим. перевод.*

[2] С боков у „N 25" полые придатки, похожие на камбалу, очень распространенную в Норвегии рыбу. *Прим. перевод.*

Мы совсем близко к „N 24“.

На самой высокой точке „N 25“ развевается наш флаг.

„Поворотный круг".

Минуты отдыха становились все длиннее.

мимо ушей! Не часто мы получали такое удовольствие, так как обычно нам приходилось бежать сбоку аэроплана и тянуть или толкать его, направляя машину через снег. Но эта льдина, лежавшая на нашем пути, была тверда, так что пилот мог управляться одним рулем. И вот мы стоим на краю последней огромной трещины, которую надо заполнить и выравнять. У нас ушло около шести часов времени, пока мост не был готов, а аппарат не оказался в безопасности на большой плоской льдине. Целый день стояла оттепель, и теплая погода мешала работать, но всегда можно было скинуть с себя одежду. Мы были не так уж щепетильны на счет этикета.

8-е июня принесло нам туман и $^1/_2{}^\circ$ тепла. Все время моросило. Крайне неприятно. На нашу долю выпало другое и тяжелое испытание: поворачивать аэроплан кругом в глубоком мокром снегу. Мы были непривычны к такой работе и, следовательно, довольно неуклюжи. К этому надо прибавить, что мы в этот день должны были понизить свой дневной паек с 300 до 250 граммов, что́ мало способствовало увеличению наших сил. Наша работа на этой льдине, постоянно в глубоком мокром снегу, была изнурительна, изнурительна как никогда. Помните ли, товарищи, как мы мастерили поворотный круг? Пожалуй, вы этого не забыли? Машина шла вперед до конца стартового разбега, а потом ее надо было поворачивать на 180° для того, чтобы привести в надлежащее положение. Снег, как было упомянуто, был глубок и мокр, и о каком-либо поворачивании машины на такой поверхности не могло быть и речи. Что же нам было делать? Оставалось только одно: дорываться до льда, а потом поворачивать аппарат на нем. Снег здесь был от 2 до 3 футов глубиною, и чтобы в этой мокрой, тяжелой массе поднять на лопате то, что она забирала, нужно было, действительно, потрудиться, особенно тем, кто работал большими деревянными лопатами. Мы расчистили площадку в виде круга с диаметром в 15 метров, и она

получила название „поворотного круга". Если бы мы теперь же достигли того, что имели в виду, а именно, повернули бы машину кругом на этом твердом основании, то мы, пожалуй, забыли бы про весь этот „поворотный круг". Но ничего подобного не произошло! Ребра, шедшие по днищу аэроплана, врезались в лед и препятствовали вращению. Опять перед нами вопрос: что же нам делать? Но вдруг у одного из нас мелькнула светлая мысль: надо положить под днище лыжу. Все мы были согласны с тем, что мысль эта хороша. Но привести ее в исполнение было не так-то просто. Ведь, нам приходилось поднять аэроплан, а он весил четыре с половиной тонны! Но даже это не могло нас испугать. Мы должны были приподнять аппарат не очень высоко — всего, приблизительно, на два сантиметра. Но нас было только пятеро, потому что шестой должен был подсовывать лыжу под аэроплан. Итак, идем, ребята, подставляй спины и поднимай, хотя бы от натуги лопнула жила! — И вот все пять спин были подведены под хвост аппарата и... раз, два, три! Мы поставили аэроплан на лыжу, но жила, к счастью, у нас не лопнула! Мы работали одним махом без перерыва—за исключением времени на еду—с четырех часов утра 8-го июня до четырех часов утра следующего дня. За это время стартовая площадка № 5 была подготовлена, испытана и оставлена. Все 9-е июня лежал туман тяжелый и густой, и моросил мелкий дождь. В этот день Рисер-Ларсен нашел площадку для старта, которой суждено было стать окончательной. 10-го июня началась работа по подготовке этой площадки. Слушайте же теперь, какую задачу мы имели перед собой, когда утром в этот день взялись за нее. Нужно было обработать площадку для разбега в 500 метров длины и 12 метров ширины в трехфутовом пласте мокрого снега. А снег, который нужно было убирать с этой 12-метровой дорожки, приходилось отбрасывать, по крайней мере, на 6 метров в обе стороны, чтобы он не мешал машине. Мы уже несколько

дней сидели на дневном пайке в 250 граммов, поэтому едва ли кто будет удивлен, если я скажу, что вечером мы чувствовали себя совершенно разбитыми. Я с восхищением следил взором за двумя великанами, которые целый день работали большими лопатами. Мы, остальные, тоже делали все, что было в наших силах, но наша работа казалась мизерной по сравнению с их.

11-го после завтрака мы опять с жаром принялись за дело, но скоро почувствовали, что продолжать таким темпом мы не сможем. Каждый наблюдатель заметил бы без труда, что перед ним совершенно выбившиеся из сил люди. Лопаты поднимались все медленнее и медленнее, минуты отдыха становились все длиннее и длиннее. В конце концов, все бросили работу и уставились друг на друга: „Нет, братцы, надо уж признаться, что мы не управимся с уборкой с дороги всего этого снега в течение такого короткого времени". Пока мы стояли и обсуждали создавшееся положение, Омдаль продолжал топтаться взад и вперед по снегу. Начну с того, что это, вероятно, была простая случайность, но эта случайность имела важные последствия. „Смотрите-ка сюда! — внезапно закричал он. — Вот, что мы можем делать вместо того, чтобы рыть лопатами!" Место, на котором он топтался, стало совершенно твердым и безусловно могло бы при легком морозце дать прекрасную поверхность. Таким образом, после обеда мы начали свою большую работу по утаптыванию снега. Фут за футом площадки утаптывался, и мягкий мокрый снег образовывал плотную поверхность. Оттепель еще продолжалась, но мы знали, что когда поверхность подмерзнет, то превратится в великолепнейший наст, а мороз непременно должен был еще притти, в силу законов природы. Для того, чтобы сделать всю площадку для разбега ровной, нам пришлось, кроме трамбования, заняться также и уборкой ледяных образований, походивших на хребты и содержавших в себе немало тонн льда. Когда мы 14-го июня сложили свои инструменты,

то, право, я не преувеличу, если скажу, что всего нами было убрано около 500 тонн льда и снега!

В тот день мы сделали две новых попытки стартовать, шестую и седьмую, но поверхность была все еще слишком мягка, так как до этого времени совершенно не было ровной морозной погоды. Правда, в этот день температура опускалась до — 12°, но сейчас же снова поднялась до 0°. Нельзя было довести аэроплан до такой скорости, при которой мыслим был бы подъем. Аэроплан увязал и во многих местах тащил за собой весь слой снега. Да, мороз должен был притти, ибо иначе...

15-е июня было назначено самым крайним сроком для наших попыток стартовать. Если бы у нас ничего не вышло, мы должны были бы собраться, обсудить положение вещей и решить, что нам делать... Большого выбора перед нами не было. Нам приходилось, либо сейчас же бросать машину и итти на юг к ближайшей твердой земле, либо оставаться на месте, надеясь на то, что при первом удобном случае нам удастся подняться на воздух. Мы выкинули изумительный куншtюк, оставив Шпицберген с запасом провианта на один месяц и имея теперь, после четырехнедельного пребывания во льдах, еще запас на шесть недель! Таким образом, мы могли поддерживать свое существование до 1-го августа.

Со мной часто случалось в жизни, что я с трудом решался на тот или иной выбор, но я с уверенностью могу сказать, что выбор в данном случае был связан для меня с гораздо бо́льшими трудностями, чем когда-либо раньше. Первая альтернатива—итти на юг к земле—казалась мне более отвечающей здравому смыслу, потому что мы могли пройти так далеко на юг к тому времени, когда у нас кончился бы провиант, что повстречали бы там какую-нибудь дичь. Кроме того, этот план имел то большое преимущество, что мысли наши были бы заняты работой, которую мы имели бы перед собой. Против этого плана говорило то, что у нас было мало снаряже-

ния и, кроме того, что мы, несомненно, очень ослабели. Когда я взвешивал про себя обе эти альтернативы, то всегда кончал тем, что находил план итти на юг к земле и самым лучшим и самым разумным. Но едва только я приходил к этому выводу, как сейчас же какой-то голос начинал шептать мне на ухо: „Да что ты, обалдел! Что же, ты хочешь бросить целую, хорошую машину с полным запасом бензина и отправиться в путь по ледяным глыбам, где, как тебе известно, ты можешь погибнуть самым печальным образом? Может-быть, завтра здесь вскроется полынья, и ты будешь дома через 8 часов!" Осудит ли меня кто-либо за нерешительность, если мне трудно было остановиться на том или другом выборе?

14-го вечером мы выбросили из аэроплана на лед всё, кроме самого необходимого, и сложили потом в одну из брезентовых лодок. Мы оставили себе бензина и масла на восемь часов, брезентовую лодку, два дробовика, двести патронов, шесть спальных мешков, палатку, кухонные принадлежности и недели на две провианта. Нам пришлось бросить даже чудесные лыжные сапоги, так как они были чересчур тяжелы. Из платья мы оставили только то, что было надето на нас. Всего-навсего вышло добрых 300 килограммов.

15-е июня настало при — 3° С и при легком ветерке с юго-востока, какой, именно, и был нам нужен. За ночь поверхность для разбега хорошо подмерзла и покрылась твердым настом. Состояние неба было не из первоклассных — низкие слоистые облака — но что нам было за дело до состояния неба! Нас не остановил бы даже самый густой туман! При таком освещении расчищенную для разбега местность было плохо видно. Поэтому по обеим сторонам дорожки были расставлены небольшие черные предметы для того, чтобы пилот был уверен в безошибочности взятого направления. Чуть правее или чуть левее — и это могло решить нашу судьбу! В половине десятого утра всё было готово, и солнечные компасы

и моторы пущены в ход. Требовалось три четверти часа на полное разогревание. Чтобы убить время, я в последний раз осматриваю дорожку. Она идет с юго-востока на северо-восток. В нескольких метрах от аэроплана тянется прямо через дорожку небольшая трещина. Она всего в несколько дюймов ширины, но она тут, и во всякое время может раскрыться и отделить уголок, где мы стоим, от всего целого. На протяжении 100 метров дорожка чуть-чуть повышается, а затем становится совершенно ровной. Через 200 метров на льдине у юго-восточного конца начиналась еще одна трещина, проходившая через расчищенное нами пространство, но она была гораздо более серьезного характера и доставила нам много тревожных минут. Она была двух футов шириной и наполнена водой и ледяной кашей. Повидимому, это означало, что она соединялась с океаном, а это могло в любой момент разрешиться всякими сюрпризами. Если бы эта трещина расширилась и отделила целых 200 метров нашего разбега, то вся наша расчищенная поверхность была бы совершенно испорчена. Льдина кончалась полыньей в 3 метра шириной. По другую ее сторону находилась в направлении нашего пути плоская льдина, длиной около 40 метров. Как можно себе представить из моего описания, наша дорожка для разбега была далеко не идеальна, но безусловно она была наилучшей из всех тех, которые можно было бы устроить в этой местности. В половине одиннадцатого все было в порядке. В кабинке пилота занял место Рисер-Ларсен. Позади него на дне аэроплана сидели Дитриксон и я. В помещении для бензина— Омдаль и Фойхт, а Эльсворт — в кают-компании. Дитриксон был навигатором при нашем полете домой, и он, собственно говоря, в качестве такового, должен был бы занять место в кабинке наблюдателя впереди пилота. Но так как это место было слишком опасно при предприятии такого рода, которое мы имели в виду, то ему на время старта было отведено другое место, несколько

дальше от носовой части аэроплана. Нечего и говорить, что нам приходилось пережить несколько захватывающих мгновений! Как только машина начала скользить, можно было заметить большую разницу по сравнению с предъидущим днем. Нельзя было ошибиться в том, что аэроплан быстро развивал скорость. На перевале — в 100 метрах расстояния — была дана самая большая скорость — 2 000 оборотов в минуту. Аэроплан швыряло и бросало, он дрожал и стонал. Как будто „N 25“ давал себе отчет в обстановке! Словно он собирал всю свою энергию для последнего и решающего прыжка у южного края льдины. Или — или!

Мы промчались через расщелину в 3 метра ширины, соскочили со льдины шириной в 40 метров, и вот... Возможно ли? Да, это так! Царапающего звука уже не слышно, и гудят одни моторы. В одно мгновение мы были на ногах! Улыбка, кивок головой, и Дитриксон исчез в кабинке наблюдателя.

И вот начался полет, который во все времена будет занимать место среди самых выдающихся в истории воздухоплавания — полет на расстоянии 850 километров, имея рядом с собой ближайшим соседом — смерть! Ведь нужно вспомнить, что мы побросали, собственно говоря, почти что всё! Если бы мы даже каким-либо чудом остались в живых в случае непредвиденного спуска, то всё же наши дни были бы очень скоро сочтены.

Тучи лежали очень низко, и мы были принуждены часа два лететь на высоте 50 метров. С того момента, как мы снялись, было интересно наблюдать состояние льда. Мы думали, судя по внешнему виду неба, что всюду вокруг будет довольно большое пространство открытой воды. Но ничего подобного не было. Нигде не видно было ни капли воды. Повсюду хаотически нагроможденный лед. Интересно было также заметить, что ровная льдина, которая при нашей последней попытке доставила нам свободу, была единственной ровной льдиной на много

миль кругом, которая могла нам ее доставить. Мы бросили последний прощальный взгляд на „N 24“, и он исчез из наших глаз навеки. Работа шла прекрасно. Моторы работали как швейные машины и внушали нам безграничное доверие. Оба солнечных компаса тикали и шли, и мы знали, что, как только солнце появится, они окажут нам бесспорную услугу. Измеритель дрейфа и скорости был на месте. У руля сидел пилот, уверенный и спокойный, как всегда. В кабинке навигатора был человек, к которому я питал абсолютное доверие, а у моторов были двое, знавшие свое дело до тонкости. Эльсворт всё время был занят метеорологическими наблюдениями и фотографированием. Мне же представился блестящий случай, какого у меня не было, когда мы летели на север, заняться наблюдением за самим полетом. Курс был взят на северный берег Шпицбергена — местность вокруг Нуркапа. В первые два часа мы управлялись исключительно с помощью магнитного компаса. До этих пор считалось невозможным пользоваться таким компасом в высоких широтах. Но все шло отлично. Когда солнце, спустя два часа, выглянуло из-за туч, оно прямо попало в солнечный компас и доказало нам, что мы правили совершенно точно. В течение трех часов у нас была ясная погода, но потом мы попали в густой и плотный туман. Мы поднялись на высоту 200 метров и полетели над туманом при чудной солнечной погоде. Здесь нам все время служил большую службу солнечный компас, и мы могли без перерыва сопоставлять его показания с показаниями магнитного компаса. Туман продолжался около часа, а затем мы летели снова при ясной погоде. Лед по своему качеству был такой же, как при нашем полете на север: мелкие плоские льдины и ряды торосов по всем направлениям. Повидимому, в этих образованиях не было никакой системы. Всюду полнейший хаос. Здесь попадалось больше открытой воды, чем при полете на север, но не было никаких полыней, только небольшие проталины.

На 82° северной широты начался опять туман. Долгое время пилот пытался лететь ниже тумана, и этот период нашего полета мог бы доставить удовольствие всем тем, кто ищет развлечений, щекочущих нервы. Туман опускался всё ниже и ниже, и к концу мы неслись буквально над самой верхушкой торосов. При скорости около 120 километров в час, тут получаешь полное впечатление того, что ты летишь! Со свистом пролетали мы над верхушкой то одного, то другого тороса. На больших высотах скорость полета совсем не замечается. Изумляешься, каким медленным кажется движение аэроплана. Несколько раз торосы вырастали прямо под нами, так близко, что я думал: „Ну, от этого мы не увернемся!“ Но нет, мы проносились над ним. Еще на несколько миллиметров ниже — и нам бы не увернуться! Наконец, положение сделалось невыносимым. Туман и лед сливались воедино. Немыслимо было что-либо видеть. Кроме того, теперь были и другие обстоятельства, с которыми приходилось считаться, и среди них, главным образом, близость Шпицбергена. Если бы мы налетели на стену утесов со скоростью в 120 километров в час, то от нас немного бы осталось! И поэтому был только один выход — лететь над туманом. И вот на этот-то, именно, выход и решился пилот.

На высоте 100 метров мы были над туманом и в ярких солнечных лучах. Можно бывсе сейчас же заметить, что туман начинал рассеиваться. Он всё чаще и чаще встречался в разорванных массах, так что нередко можно было видеть местность внизу. Вид у нее был весьма непривлекательный! Один лишь мелкий лед с прослойками воды. Если я опять упоминаю о невозможных условиях спуска, то делаю это лишь для того, чтобы отметить, как мы близко были в это время к верной смерти. При спуске здесь аэроплан разбился бы в один миг и немедленно пошел бы ко дну. Все более и более расходился туман, пока, наконец, не исчез совсем. Это благоприятное дей-

ствие на него произвел свежий южный бриз. Дольше всего и гуще всего лежал туман на юге, но теперь он начал расходиться и там. Большие клочья его отрывались от масс и превращались в мелкие убегающие тучки. Но где же Шпицберген? Неужели мы держались такого ошибочного направления, что пролетели мимо него? Это могло случиться! Ни у кого, ведь, нет никакого, абсолютно никакого опыта в навигации в воздухе в этих областях. Все чаще и чаще мне вспоминалось, во время полета, обычное мнение о бесполезности магнитных компасов в этих широтах. Правда, показания солнечного компаса, как только мы поймали солнце, вполне совпадали с показаниями магнитных компасов, но все же... Но, что все же? Да, если бы я знал! Я не мог найти ровно никакого основания для какого бы то ни было беспокойства, но чувствовал себя неуверенно. Мы должны были бы теперь уже видеть землю. Бензина у нас не хватило бы надолго, а между тем все еще никаких признаков земли. Вдруг огромная тяжелая полоса тумана разошлась, медленно отползла в сторону и открыла высокую сверкающую горную вершину. Вряд ли могло быть хоть какое-либо сомнение. Это должен был быть Шпицберген! Там у северного берега было несколько островов. Они соответствовали на карте Семи Островам, а далее в западном направлении простиралась земля. Но Шпицберген или не Шпицберген, все же это была земля, настоящая, твердая земля. От островов простиралась к северо-востоку темная полоса. Это была вода—широкий, открытый океан. О, какое чудесное чувство: океан, земля и полное отсутствие льда! Наш курс был к югу, но, чтобы поскорее избавиться от скверной местности, лежавшей под нами, мы проложили курс западнее к открытому морю. Это было более чем разумным поступком пилота, можно было бы, пожалуй, рискнуть сказать, что ему на помощь пришел инстинкт. Очень может быть, что приблизительно к этому же времени рулевые приводы

к боковым рулям начали обнаруживать признаки, которые обозначали, что рули эти уже не работают так, как они должны были бы работать. И, действительно: десять минут спустя после того, как мы летели уже над океаном, рулевые приводы окончательно заело, и спуск стал неизбежным. Со стороны пролива, который, как мы впоследствии узнали, был проливом Хинлопен (Hinlopen), задувал сильный ветер, и на море разводило порядочную волну. Спуск произошел с той уверенностью и опытностью, которыми всегда отличался наш пилот. Мы теперь все пересели в кормовую часть—в кают-компанию, чтобы поднять нос аэроплана как можно более вверх. Пилот остался впереди один. Очень осторожно вел он теперь аппарат. Ему нужно было маневрировать, борясь с высоченными волнами, которые в это время достигали огромных размеров. Мы в кормовой части оставались сухими и в тепле. Но иначе приходилось тому, кто был у руля. Раз за разом перекатывалась волна через аппарат, и спустя несколько минут пилот промок до костей. Нельзя сказать, чтобы удары были пустячны, когда волны бились о корпус. Я, с непривычки к такого рода обращению, все время ждал, что днище аппарата будет выбито. Наш непредвиденный спуск произошел около 7 часов вечера. Только в 8 часов подошли мы к земле. Бухта, в которую мы вошли, была довольно мелкой, а условия высадки далеко не блестящими. Но к нашим услугам был выступ берегового льда, на который мы могли высадиться и потом подняться с него на берег. Ветер к тому времени совершенно утих, и солнце пекло огромные камни, которыми был покрыт берег. Кое-где между ними лежал новый свежий мох, и вода, журча, сбегала с горных склонов. Несколько слабых птичьих голосов чудесно гармонировали с этой красивой вечерней картиной и создавали торжественное настроение. Поэтому нам не надо было искать церкви, чтобы возблагодарить всемогущего господа и вознести ему свою горячую благодарность. И здесь

нам было достаточно хорошо среди изумительной природы! Море лежало перед нами ясное и спокойное с отдельными большими льдинами, стоявшими кое-где на мели. Все это производило сильное впечатление и едва ли будет забыто кем-либо из нас! Аппарат был так пришвартован к большой льдине, что он мог свободно раскачиваться, и все мы отправились на берег. Перед нами были два дела, которые в значительной степени и прежде всего интересовали нас, а именно — определение нашего местонахождения и введение в желудок некоторого количества пищи. Шоколада и трех галет, которыми мы закусили в 8 часов утра, уже не чувствовалось. Поэтому, пока Дитриксон делал необходимые наблюдения над высотой солнца, мы, остальные, готовили все для парадного обеда, т.-е. для повторения завтрака. Ах, как было приятно скакать по большим камням! Мы словно опять стали детьми! Там и сям лежали стволы пловучего леса в достаточном количестве для нас, если бы мы даже были вынуждены пробыть здесь некоторое время. С теми 90 литрами бензина, которые еще оставались, мы должны были быть очень экономными.

Омдаль, бывший у нас коком в течение всего нашего путешествия, только-что начал накачивать примус, в котором еще оставалось несколько капель бензина со времени нашего пребывания во льдах, как вдруг Рисер-Ларсен закричал: „Смотрите, судно!“ И, действительно, прямо на восток из-за ближайшего мыса плавно вышел маленький рыбачий куттер. Если раньше у нас были только неудачи, то теперь удача сваливалась на нас за удачей. Было уже 9 часов вечера, и Дитриксон только-что закончил вычисления своих наблюдений. Оказалось, что мы и в самом деле находились на Нуркапе — северном мысе Северо-Восточной Земли, как-раз там, куда мы держали в то утро свой курс. Поэтому, если наш полет был мастерски проведен тем, кто управлял аэропланом, то не меньшим мастером в навигационном деле

Экипаж „Морской Жизни“.

Нам пришлось сниматься со всех сторон.

Члены экспедиции после первого обеда.

оказался тот, кто был нашим штурманом. Блестяще всё это было выполнено!

Однако маленький куттер держал курс в море и, повидимому, нас не замечал. Он шел довольно быстро, и, очевидно, у него был мотор. Что мы будем делать, спрашивают те из нас, кто не привык каждый день летать по воздуху и не знаком с большими скоростями, что нам делать, чтобы задержать судно? „Нет ничего легче,—говорит пилот,—садитесь только. Увидите сами!“ В один миг всё было перенесено на борт аэроплана, мотор пускается в ход, и мы со свистом несемся по океану, чтобы сейчас же остановиться рядом с рыбачьим судном. Это куттер „Морская Жизнь“ („Sjölio“) из Бальсфьюра, капитан его — Нильс Воллан. Был спущен ялик, и два рыбака подплыли к нам. Повидимому, они были в недоумении, кто это перед ними: такие мы были грязные и обросшие! Но стоило только мне повернуться немного и стать в профиль, как нас сейчас же опознали. „Не отбуксируете ли вы нас до Кингс-Бэя, так как у нас кончается бензин?“ Конечно, капитан решительно не имел ничего против! Наверное, Воллан согласился бы пробуксировать нас до Китая,—так рад он был нас видеть, так он был полон через край переливающейся любезности и готовности услужить. Рыбаки занесли буксиры на „N 25“, а мы все перешли на борт „Морской Жизни“. Только тут мы впервые почувствовали, что экспедиция закончена. Безмолвно и спокойно протянули мы друг другу руки. Многое было вложено в это рукопожатие!

Вся команда встретила нас самым сердечным образом и проводила вниз в каюту. Эта каюта мало походила на танцовальный зал,—она была два на два метра,—но по сравнению с тем, к чему мы привыкли за последние четыре недели, мы нашли ее просторной и комфортабельной. Экипаж совершенно ее освободил и передал нам в полное владение. Четверо из нас могли спать на двух

широких койках, которые находились в каюте. Двоим же было предоставлено место в каюте экипажа. „Не хотите ли кофе?“ был первый заданный нам вопрос. Еще бы мы не хотели! Ну, конечно, и если можно, то поскорее, а после хорошо бы покурить! Дело в том, что мы последние дни сидели без табаку и страшно томились без курения. Первая порция кофе особенного успеха не имела. Кофейник был поставлен для разогревания на печь, и когда судно поддало волной, он вылился прямо на спину Рисер-Ларсена. Таким образом, Рисер-Ларсен был первым, получившим кофе, но понравилось ли оно ему, об этом нельзя было судить по его выражениям. Перед нами извинились за яичницу и тюлений бифштекс, последовавший за нею, но этого не надо было делать. Все исчезло с такой быстротой, как-будто вихрь промчался над столом, и это еще несмотря на наше решение быть очень осторожным после долгой голодовки.

Буксировка „N 25“ сначала шла вполне удачно, но ночью южный бриз засвежел—и сильные шквалы стали налетать с горных склонов. Волнение разводило все больше и больше, как только мы прошли на запад к проливу Хинлопен (Hinlopen), и в конце концов оно стало таким сильным, что нам пришлось подойти под защиту берега и стать на якорь. Мы разошлись по койкам не раньше половины шестого утра после бесконечного числа угощений за столом. В 11 часов утра мы уже снова были на ногах. В это время с гор налетали сильные шквалы, и судну приходилось довольно скверно. Тогда мы решили зайти в ближайшую бухту и поискать там удобного и надежного места для „N 25“, оставить его там, самим итти в Кингс-Бэй за помощью, а затем вернуться сюда, забрать аэроплан и улететь на нем. Ближайшей бухтой была бухта „Водки“. Мы переглянулись, и у нас у всех, должно-быть, мелькнула одна и та же мысль: „Да разве разрешается посещать местности

с таким названием?“ [1] Береговой лед лежал еще в глубине, и мы вытащили аэроплан на надежное место на льду. В 8 часов вечера мы вышли в Кингс - Бэй. Итти Хинлопенским проливом пришлось в довольно свежую погоду. Было сильное волнение, нас трепало, и „Морская Жизнь“ веселилась по-королевски. Что наши чувства были совсем иного характера, об этом, пожалуй, не стоит упоминать.

Всё 17-е июня мы шли вдоль северного Шпицбергена при летней погоде, при солнце и тепле. Мы остановили по дороге два-три рыбачьих судна, чтобы справиться, не видал ли кто „Хобби“. Но нет, его никто не видал. При проходе мимо бухты Вирго мы подняли все свои флаги, и маленькая „Морская Жизнь“ принарядилась. Нам хотелось почтить память человека, который впервые пытался проникнуть в области Ледовитого океана по воздуху—Соломона Августа Андре (Salomon August Andrée). [2] Есть ли еще кто в мире, кроме нас шестерых, кто с бо̀льшим правом мог бы почтить его память, как это сделали мы, стоя на палубе нашего судна и смотря, но то место, откуда он в 1897-м году предпринял свой отважный полет. Я нѐ думаю. Мы приспустили флаг и прошли дальше.

В 11 часов вечера мы обогнули мыс Митру, и вот перед нами Кингс-Бэй. С изумительным чувством входили мы в бухту и смотрели на все открывающиеся перед нами старые знакомые места. Лед теперь уже совсем исчез, и утки и гагарки кувыркались в лучах солнца. Мы волновались все больше и больше, по мере того как входили в бухту. Здесь „Хобби“ или нет? Шкипер поднимался на мачту в воронье гнездо, чтобы лучше рас-

[1] Намек на существующие в Норвегии со времен мировой войны запрещение продажи спиртных напитков.

[2] Шведский инженер Андре в 1897-м году предпринял полет на сев. полюс на воздушном шаре и погиб. *Прим. перевод.*

смотреть, но спустился и известил, что „Хобби“ тут нет. У пристани стоит только один угольщик. Мы подходили всё ближе и ближе, и то тот, то другой лазил на мачту, чтобы посмотреть вперед. Вдруг кто-то закричал: „Нет, „Хобби“ всё-таки здесь! И кроме того тут стоит еще другой пароход, но я не могу рассмотреть какой“! Радость была велика. Значит, „Хобби“ здесь, и много наших дорогих друзей уже недалеко от нас. „А знаете ли, братцы“, раздается снова крик с мачты: „ведь, второе-то судно это „Хеймдаль“!—„Да ты сдурел! Что будет тут делать „Хеймдаль“? — отвечают снизу на это. Мы не имели ни малейшего представления о том, что нас тут ожидало. Ближе и ближе подходили мы. „Не поднять ли флаг?“ спрашивает шкипер. „Нет“, отвечаю я: „для этого нет никакого основания“. Однако, немного спустя, кто-то говорит: „Но нам *бы следовало* салютовать нашему военному флагу!“ — „Ну, конечно! Я забыл за время путешествия все приличия“, — пришлось мне признаться. И вот флаг взвился кверху, и „Морская Жизнь“ подошла в таком виде, в каком ей и надлежало явиться. Мы все время не опускали биноклей, рассматривая стоящие впереди суда. Вдруг у кого-то вырвалось: „Чорт побери! Да там два аэроплана!“ И, действительно, мы увидели два гидроаэроплана Hansa-Brandenburg, совсем готовые для полета. „Наверное, они полетят на картографические съемки северного побережья“, сказал кто-то: „весной у нас в Норвегии были по этому поводу разговоры“. Да, это было очень правдоподобно. Но что причиной всей катавасии были мы, этого нам совершенно не приходило в голову! Мы подходили все ближе и ближе. Теперь можно заметить, что на той стороне тоже начинают наставлять бинокли и интересоваться нашим суденышком. Когда мы были уже на расстоянии голоса, кто-то из наших, увидев своего товарища на борту „Хобби“, закричал: „Эй, Финн! Все ли благополучно дома?“ Это послужило сигналом ко всеобщему кавардаку. Видно было, как там

бегали, кружились, кричали, ликовали и жестикулировали. „Что же такое обозначает вся эта суматоха?“

Скоро мы это узнали. Мотор перестал работать, и „Морская Жизнь“ тихо остановилась рядом с „Хобби“. Того приема, который нам был оказан, мы, наверное, не забудем, хотя бы память изменила нам во всем другом. Люди смеялись, плакали, ощупывали нас и осматривали с недоумением во взоре. „Но, господи боже, неужели это вы?“ Они прямо-таки не верили, что это мы! И вот нам стали рассказывать, как нас ждали, да ждали. Конечно, все говорили, что они никогда не теряли надежды увидеть нас, но в глубине души, разумеется, признавались, что этой надежды у них давно не было. И вот вдруг мы стояли среди них: воскресшие из мертвых. Ничего нет удивительного, что реакция была так сильна. За первые полчаса едва ли было произнесено хоть одно умное слово. Кругом нас были все наши дорогие старые друзья: капитан Хагеруп, лейтенат Хорген, Цапфе, Рамм, Берге и т. д. У всех у них был положительно счастливый вид. А за ними все те молодцы, которые были посланы нам навстречу: капитан Блюм с „Хеймдаля“ и премьер-лейтенант Ф. Лютцов-Хольм с аэропланами. Последним—но не по своей доброй воле, а потому лишь, что ему понадобилось время на дорогу от директорского дома — был наш страшно добрый хозяин. Бедный Кнутсен, он так бежал, что ему пришлось сначала отдышаться! Это было радостное свидание. Из всех, кому за эти дни нас не доставало, едва ли кто другой чувствовал наше отсутствие с такой болью! С утра до вечера, передавали нам, он высматривал нас повсюду. Никогда он не забывал о нас думать. Никто не мог и предполагать, что в таком сильном и большом теле бьется такое нежное, такое горячее сердце! Поэтому нет ничего изумительного, что встреча наша с Кнутсеном была совсем особенной.

Затем нам пришлось сниматься со всех сторон. Ведь, нужно было запечатлеть на пластинке месячную бороду

*

и грязь! Через час уже не будет ни того, ни другого. После этого мы отправились на свою прежнюю квартиру, где провели такие незабвенные дни перед отлетом. Словно в каком-то дивном сне мы снова видели всё перед собою. Не проходило и дня, когда мы сидели за своим скромным обедом в маленькой кают-компании на „N 25“, чтобы кто-нибудь из нас не сказал: „Да, когда-то мы будем опять сидеть у Кнутсена?“

И вот мы здесь. Теперь настал наш черед щипать себя и задавать себе вопросы: неужели это действительно возможно? Неужели можно есть столько бисквитов, сколько хочешь? У нас еще не было времени ни побриться, ни помыться. Берта взяла нас под свою команду, и мы прежде всего должны были теперь есть. Когда мы входили в столовую, грянул салют. Станция приветствовала наше возвращение. И никогда еще наш национальный гимн не звучал так прекрасно. Вытянувшись, как при команде „смирно!“, все мы, собравшиеся в эту ночь в столовой, стоя выслушали звуки нашей дорогой песни. Я думаю, что у всех тогда глаза были мокры от волнения. Да благословит господь нашу родину! Мы с радостью отдадим все за тебя!

Часов около 3 — 4 утра была приготовлена паровая баня, и произошло превращение. Волосы и борода исчезли а с ними много темных наслоений. Все мы похудели. Это обнаружилось только теперь. Казалось, что Рисер-Ларсен может дважды обернуть себе шею тем воротничком, который он обыкновенно носил и который даже был ему тесен, когда он отправлялся на север.

Когда мы в эту ночь легли спать, я положительно не помню, да это и не важно. Знаю лишь одно, что когда я вышел из дому на следующий день и оглянулся кругом, то меня встретило одно из тех зрелищ, которые навсегда запечетлеваются в памяти человека. Прямо перед домом, на высоко стоящем на особой площадке флагштоке, развевался и хлопал огромный красивый флаг под порывами чудного лет-

него ветерка. Солнце пекло, и окружающие ледники лежали в его лучах, как сверкающее серебро. Все, казалось, было облечено в праздничные одежды. Земля розовела от чудных цветочков, и птицы щебетали и пели. В гавани все суда стояли расцвеченные флагами. Да, хотелось ущипнуть себя еще раз, чтобы убедиться в том, что ты бодрствуешь! Все это походило на чудесный сон!

20-го июня в 2 часа утра „Хеймдаль“ вышел из бухты с летчиками, механиками и фотографом на борту. Он должен был итти в бухту „Водки“ и забрать наш аэроплан. Уже в 8 часов на следующий вечер они вернулись обратно с аппаратом в полной исправности. Мы сидели и ужинали, когда они вернулись, но гул мотора поднял нас всех на ноги. Аэроплан появился, изящно скользя по воздуху, и опустился вслед за сим.

Теперь наступил отдых, в котором мы все так нуждались. Мне это напомнило мои ребяческие годы, когда мы жили в деревне, проводили дни в лености на подножном корму. Ежедневно мы получали целый поток телеграмм со всех концов мира. Король и королева первые поздравили нас: „Королева и я поздравляем вас и ваших спутников со счастливым возвращением. Я благодарю вас за ваш вклад и за то, что вы снова прославили Норвегию“. Вслед за этой телеграммой была получена телеграмма от кронпринца. Затем от стортинга, правительства, университета, от всех городов страны, от бесчисленного множества коммун и обществ, от всех иностранных посольств. Из иностранных телеграмм особенно нас порадовали сердечная телеграмма от английского короля, телеграмма от президента германского рейхстага, от географических и ученых обществ. Это были трудные дни для здешних телеграфистов, но они справились. Служба телеграфа на „Фарме“ и „Хеймдале“ оказывала нам бесценную помощь. Кроме того, работал под высоким давлением и телеграфист угольной компании Кингс-Бэя, г. Хагенес.

23-го июня „Хобби“ оставил нас, чтобы вернуться к себе домой — в Тромсе. У нас было такое чувство, словно мы теряем старого друга. Мы полюбили всю его работящую чудесную команду. Рамм и Берге уехали на нем.

В ночь на Ивана Купала мы провели время как полагается, жгли костры, пели и танцовали. Зафрахтованный угольной компанией пароход „Альбр. В. Сельмер“, пришедший на станцию 21-го июня, закончил 25-го июня погрузку угля и в тот же день к вечеру поднял на борт „N 25“ и два военных аэроплана Ганза-Бранденбург. Они были погружены на борт в том виде, в каком стояли на воде. „N 25“ — на носу и два других на корме. „Альбр. В. Сельмер“ сразу превратился в нечто среднее между птицей и рыбой! Крылья аэроплана далеко выдавались по обеим сторонам и, наверное, обращали внимание всех встречных своим странным видом. „Сельмер“ был почтенного возраста, но словно специально приспособлен для того, чтобы взять на юг всю нашу экспедицию. Не говоря уже о том, что на нем было прекрасное место для аппаратов, он, кроме того, легко и удобно мог дать пристанище всем членам экспедиции. Капитан парохода, Осгорд, и его офицеры, со свойственной норвежским морякам обычной любезностью и гостеприимством, уступили свои помещения участникам экспедиции, и в конце концов мы оказались единственными властителями над всей кормовой частью судна, где находились каюты всех офицеров и салон. Тяжело было прощаться с Кнутсеном и Кингс-Бэем. В нашей памяти всегда останется дорогим воспоминанием широкое гостеприимство, которое мы там встретили, и изумительный уход, которым нас окружили после нашего возвращения. В 11 часов „Сельмер“ вышел из Кингс-Бэя при очаровательной погоде. Высоко в небе стояло полуночное солнце, и окрестные горы были ослепительны в своей красоте. С палубы „Хеймдаля“ доносились звуки гимна, а с высот станции грянул салют.

Амундсен и Рисер-Ларсен после возвращения.

„N 25“ в Кингс-Бэе.

„N 25" на якоре.

Затем флаги спускаются — последнее прости, и скоро станция — наш милый дом — остается позади. Нас было десять пассажиров: капитан Хагеруп, лейтенант Рисер-Ларсен, Дитриксон, Хорген, Лютцов-Хольм, Омдаль, затем Цапфе, Фойхт, Эльсворт и я. Наше путешествие превратилось в незабываемый отдых и праздник. Сначала было решено, что мы всю дорогу будем итти океаном, вне шхер, а затем встанем на якорь у Ланггрундена (Langgrunden). Оттуда уже мы должны были направиться в Хортен. Однако, это все изменилось впоследствии, как часто бывает со многим. Нас встретила с востока сильная волна, и одно время положение казалось очень опасным для аппаратов. Поэтому нам пришлось, как можно скорее, уходить под защиту берега, и 29-го июня в 11 часов утра мы прошли мимо Птичьего острова и вошли в шхеры. Телеграммы продолжали поступать в таком огромном количестве, что 2-й штурман, бывший одновременно и радиотелеграфистом, совершенно сбился с ног.

Вблизи Тромсе нас нагнал пароход „Рикард Вит", принадлежащий Вестерольскому Пароходному Обществу. Когда он проходил мимо, на нем взвились флаги, загремел салют, все находившееся на борту стали махать нам и кричать, и пароход превратился в сплошное море флагов. Это было первое приветствие из целого ряда таких же. Оно было так неожиданно, что совершенно нас растрогало. Мы никогда не забудем этого чудесного поздравления с возвращением домой. Теперь мы уже могли представить себе, что нас ожидает, и потому, заметив оживленное движение в Тромсенском проливе, приготовились. Из гавани вышло два больших, разукрашенных флагами, парохода с празднично одетыми восторженными людьми, а немного дальше был виден наш старый друг „Хобби", так празднично разукрашенный и так набитый людьми, что просто дух захватывало! Произносились речи, было пение, салют. Путь через Тромсенский

пролив был великолепен—в полном соответствии с гостеприимным, дружелюбным населением.

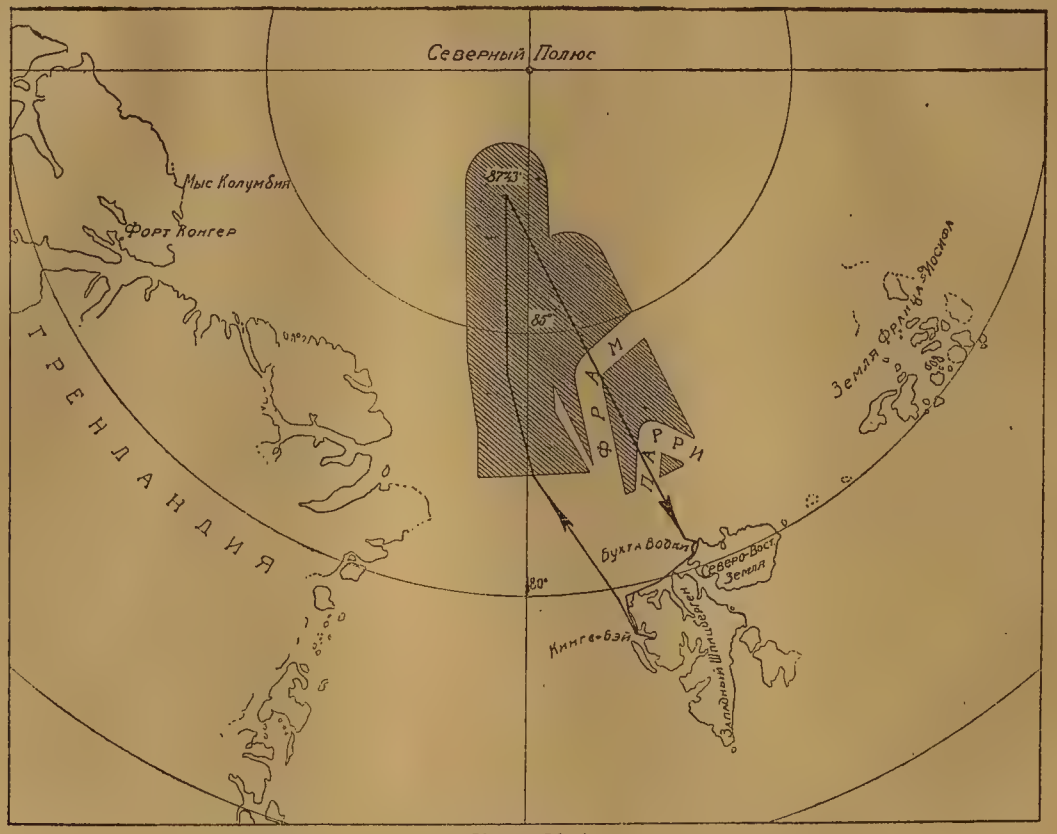
Все время стояла удивительная летняя погода, и наше путешествие вдоль берега превратилось в поездку по сказочным странам. Наш дивный флаг виден был повсюду, куда мы ни смотрели, и, казалось, приветствовал нас столь же пламенно, как мы слали свой привет ему! Ели и березы стояли в зеленой одежде, как сказочные видения из другого мира, когда мы тихо скользили мимо берегов. Кое-где попадались навстречу одиночные рыбачьи суденышки, и, право, я много раз чувствовал клубок в горле, когда эти закаленные в бурях люди поднимались со своих мест, снимали шапки и слали нам свой сердечный привет. Такое скромное прочувствованное приветствие было столь же трогательно, а иногда даже еще более трогательно, чем пышный, блестящий прием!

На высоте Кристиансанда нас встретило первое зримое приветствие по воздуху. Это флот и армия поздравляли нас с приездом. Четыре аэроплана Ганза-Бранденбург некоторое время кружились вокруг нас, и потом опять исчезли. Какой красивый привет! К вечеру 4-го июля мы прошли маяк Фердер и вошли в Ослофьорд, где нас тотчас же встретили в воздухе аэропланы, а на море — ликующие толпы людей в бесчисленных лодках. Около Птичьего мыса нам довелось быть свидетелями одной из самых захватывающих сцен, которые мы пережили — сцену свидания наших летчиков с женами. Был спущен трап, все головы обнажились, и две женщины, на долю которых за все время нашей экспедиции выпало самое тяжелое бремя, поднялись на палубу. Ах, если бы в моем распоряжении были флаги всего мира, чтобы я мог почтительно опустить их перед этими женщинами! Ах, если бы в моем распоряжении были пушки всего мира, чтобы я мог салютовать и оказать этим женщинам прием, достойный императриц!

В 11 часов вечера мы тихо вошли в Хортенский порт. Всякая попытка описать наше прибытие была бы тщетной — это 1001 ночь, ставшая действительностью!

Я был счастлив, что схожу на берег раньше всего в Хортене. В течение многих лет я видел здесь столько добра, что считаю себя в неоплатном долгу перед этим городом. Ни одна из моих экспедиций не происходила без того, чтобы норвежский военный флот не принимал в ней большого участия. А в последней моей экспедиции участие это было преобладающим. Только благодаря отделу морской авиации норвежского флота стало возможным мое последнее путешествие. Спасибо ему за то, что он так либерально предоставил участникам экспедиции необходимые отпуска, спасибо ему за то, что он воспитал таких людей, спасибо за то, что путешествие могло состояться!

А затем наступил день—великий, незабываемый день—5-е июля 1925 года. Лето во всем своем великолепии благоприятствовало этому дню. Кто может описать чувства, поднимавшиеся в душе, когда мы на „N 25“ прилетели в празднично разодетую столицу, на улицах которой стояли тысячные толпы ликующих людей? Кто может описать зрелище, встретившее нас, когда мы опустились на воду и были окружены тысячами лодок? А триумфальное шествие по улицам города! А прием во дворце! И, наконец, как светлый венец всего — обед, данный их величествами во дворце! Все принадлежит теперь только воспоминаниям — прекраснейшим и незабвеннейшим!...



Карта № 1.

Путь „N 25“ к 87° 43′ и обратно на Шпицберген.

Амундсен и Рисер-Ларсен.

„N 25“ над фьордом вблизи Осло 5-го июля 1925 г.

Встреча экспедиции в Осло 5-го июля 1925 г.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ЧЕМ БЫЛ ЗАНЯТ ПОМОЩНИК НАЧАЛЬНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

(Написано Я. Рисер-Ларсеном)

Почему мы выбрали тип Дорнье-Валь.

„Аэроклуб заключил договоры с издателями в различных странах на книгу, по крайней мере, в семьдесят тысяч слов. Из них на твою долю достанется не одна тысяча. Перебирайся ко мне, тогда ты сможешь работать без помехи!“ Таков был приказ Руала Амундсена сейчас же после того, как мы 5-го июля сошли на берег в Осло.

Рукопись, содержащая все эти семьдесят тысяч слов, должна была быть сдана до 10-го августа. Если принять во внимание составление карт и подготовку иллюстрационного материала, то получится, что времени оставалось не так уж много; поэтому нужно было приниматься за дело как можно скорее.

Между тем было много еще разных других дел, которые также нужно было делать. Кинематографическая фильма, снятая во время экспедиции, должна была просматриваться и урезаться, урезаться и просматриваться. Ведь владельцы кинематографов хотят устраивать не менее трех сеансов в день: в 5 часов, в 7 часов и в 9 часов! Надо положить 15 минут на очистку помещения от публики, на проветривание, на впуск публики на следующий сеанс, ergo — пускать фильму можно только в течение 1 часа 15 мин., не более. Между тем вначале для пропуска нашей фильмы требовалось $2^1/_2$ часа, а фильма была еще без текста. Берге кромсал да кромсал, фильма становилась с каждым днем короче. Однако, хуже всего было с распределением сцен по порядку. Фильма шла в каком угодно

порядке, но только не хронологическом. Однако, понемногу она начала превращаться в хорошую картину постепенного хода экспедиции, в картину, дающую точное и спокойное описание, развертывание цепи событий со дня на день. Но текст к фильме тоже составлялся не сам собою.

Кроме всей этой работы, надо было заняться также рассылкой по разным поставщикам вещей, оставшихся от экспедиции. Часть их и была куплена с тем условием, что мы можем вернуть всё то, что окажется неиспользованным. Этой частью работы ведал всегда услужливый Омдаль, никогда не считающий, что ему поручено слишком много работы. Чем больше я на него наваливал дела, тем больше, повидимому, это ему нравилось. За это время я спрашивал его несколько раз, не надо ли его освободить, чтобы он смог съездить домой.—„Пока я могу быть полезным для экспедиции, спешности в поездке нет". Наконец, сегодня, 1-го августа, он уехал к себе домой, в Кристиансанд, по котором давно уже скучал, но я уверен, что он только обрадовался бы, скажи я вчера, что ему еще нельзя уезжать. Таков Омдаль!

Между тем мой почтовый ящик с каждой почтой набивался до верху просьбами высказаться о тех или иных инструментах или о том или ином предмете оборудования, которыми мы пользовались во время своего путешествия. Нужно было также подготовить материал для проекционных картин и разослать рекламный материал нашим импрессарио.

Вот в этой работе проходили дни за днями, и страшное 10-е августа приближалось так грозно, что я, наконец, сегодня должен был побросать все и уехать к Амундсену, чтобы начать нижеприводимый отчет.

И сейчас я сижу здесь с теми же чувствами, которые так часто у меня бывали в школьные дни, когда я со дня на день откладывал норвежское сочинение, пока, наконец, его не приходилось писать в школе на перемене в четверть часа!

Первое, о чем я буду рассказывать, это:

Почему мы выбрали тип Дорнье-Валь (Dornier-Wal).

Приобрести дирижабль мы не могли просто по причинам экономического свойства. Речь могла итти только об аэропланах. То или иное мнение об условиях посадки на лед в полярных областях, должно было быть решающим в вопросе о выборе типа. Известнейшие из полярных исследователей и те, кто на протяжении многих лет промышлял во льдах вдоль восточного берега Гренландии, думали, что в полярных областях встретится достаточно возможностей для спуска на большие и ровные льдины, точно так же, как там нетрудно будет найти и полыньи, куда может спуститься гидроплан. Но мы приняли также во внимание и голоса, поднимавшиеся против этого взгляда; однако, они высказывались на основании предположений, и потому таким мнениям нельзя было придавать того же веса. Что, в конце концов, оказались правыми сторонники второго взгляда — это дело совершенно другое! Тогда мы сочли безусловно неоспоримым, что мы найдем места для спуска достаточного размера и в достаточно большом количестве. Следовательно, на основании этого нам и приходилось строить свои планы; ведь экспедиция, предполагающая опуститься для выполнения различных наблюдений, имела бы гораздо бóльшую ценность, в качестве научной, чем простой перелет через лед. Кроме того, такая экспедиция еще и безопаснее, чтó вполне ясно, если принять во внимание могущую встретиться необходимость в непредвиденном спуске. Поэтому мы решили сразу же обзавестись двумя аэропланами, чтобы полет можно было продолжать на одном аппарате, если бы другому пришлось неожиданно опуститься из-за порчи мотора, которую нельзя было бы исправить. Могло еще случиться и так, что аэроплан при подобном непредвиденном спуске потерпит аварию: ведь у него нет возможности выбирать удобное для спуска место, как это делает дирижабль, ничем не принуждаемый к спуску. Само собою разу-

мется, что у тебя будет вдвое больше шансов на достижение поставленной себе цели, если в твоем распоряжении две машины, а не всего лишь одна, но при том, конечно, условии, что есть возможность спуска.

Но если никакой такой возможности не встретится, то с двумя аэропланами получишь только половину тех шансов на успех, которые могут быть при одном аэроплане, потому что вдвое увеличивается возможность остановки мотора. При этом нужно сделать оговорку, что команды обоих аппаратов должны всегда держаться вместе. Когда мы после спуска, там во льдах, ясно установили, что в этих областях не найти никаких возможностей для произвольного спуска, то немедленно же сделали надлежащий вывод из своих заключений и решили воспользоваться для обратного полета только одним аэропланом. Если же мы несколько дней работали над приготовлением обеих машин к старту,то это объясняется наличием таких трудных условий для старта, что представлялось выгодным держать в готовности оба аэроплана на тот случай, если бы с одним из них произошла авария при старте. Когда же мы узнали, что надо нам всем шестерым взяться за одну машину, чтобы справиться с работой, то мы выбрали тот аэроплан, который был в лучшем состоянии и поэтому более надежен для обратного полета.

Если я так долго останавливаюсь на этой части наших планов и нашего выполнения полета, то объясняется это тем, что нас открыто критиковали за то, что мы „летели на двух аэропланах через местность, не представляющую никаких возможностей для спуска, и увеличивали вдвое шансы на остановку мотора“. Но это совершенно неверный подход к вопросу! Если мы, начав свой полет в северном направлении, продолжали его с двумя машинами, после того как вышли на 83° из тумана и увидели, что дело обстоит плохо с возможностью спуска, то это объясняется, конечно, только тем, что перед нами была всего одна цель и что можно было рассчитывать на улуч-

Рисер-Ларсен.

Солнечный компас Герца.

шение условий для спуска, по мере продвижения на север.

Возвращаюсь к выбору типа. В ясную погоду, в особенности при ярком солнце, сверху можно видеть неровности местности, но, однако, в этом нельзя быть вполне уверенным. Ведь, легко может случиться, что в некоторых местах снежный покров едва лишь прикрывает торчащие повсюду льдины! Если же полет происходит в пасмурную погоду, то даже спуск по собственному желанию превращается в чисто азартную игру, потому что не видно гребней даже больших снежных волн. Есть на выбор три рода устройства нижней части аэроплана: лыжи, поплавки и лодка. Если выбраны лыжи или поплавки, и лыжа или поплавок на одной стороне наткнется на неровность и сорвет нижнюю часть аппарата, то аэроплан перевернется. Продолжать полет на такой машине совершенно немыслимо.

Напротив, лодка в меньшей степени раздается в стороны, что́ обозначает меньшую вероятность встречи с неровностями на пути аэроплана. А кроме того в этом случае нужно гораздо больше времени, чтобы аэроплан перевернулся. Если же вдобавок потребовать, чтобы лодка была построена из дуралюминия, то безопасность будет обеспечена еще больше. От ударов, способных выбить дно у деревянной лодки и сделать починку ее совершенно невозможной или очень трудной в тех условиях, которые наблюдаются во льдах, днище из дуралюминия только промнется, при чем вмятые места можно снова выправить, если они слишком велики и причиняют неудобства. Дуралюминий не так-то легко дает трещины.

Но было еще одно соображение, заставившее остановиться в выборе на лодочном типе. Если допустить предположение, что придется подниматься с глубокого снега, то давление, которое лодка или нижняя часть аэроплана производят на снег, не должно превышать известного числа килограммов на единицу поверхности,

а именно 600 килограммов на квадратный метр. Так как наши машины должны были подниматься на воздух при шести, приблизительно, тоннах веса, то можно было заранее произвести расчет. Поверхность соприкасающихся с землею частей должна была быть не менее 10 квадратных метров или даже еще больше, так как вышеупомянутое число есть максимальный предел. Тогда лыжное устройство нижней части окажется очень тяжелым, а поплавки будут излишне велики, так как очертания днищ должны кроме того удовлетворять требованиям мореходности для возможности старта с воды.

После этих соображений мы без колебаний решили, что нам следует выбирать один из тех типов гидроаэроплана, который представляет собою лодку, построенную из дуралюминия. По отношению к аппарату на лыжах у нас было то преимущество, что мы получали возможность опускаться на могущие встретиться полыньи и подниматься с них на воздух, а по отношению к аппаратам, построенным из дерева, — то, что мы подвергались гораздо меньшему риску при столкновении с кусками пловучего льда.

Итак, возник вопрос о том, чтобы найти надлежащий аэроплан из дуралюминия, так как не один только Дорнье строит такие аппараты.

Если придется стартовать со свеже-выпавшего снега, то надо принимать в соображение не только давление на единицу поверхности. Предъявляется известное требование и к очертаниям днища лодки, чтобы тут не тратилась зря энергия на отбрасывание в сторону при скольжении вперед слишком большого количества снега. Когда было принято во внимание и это соображение, то все другие типы отпали. Оставался всего один единственный тип аэроплана, который отвечал всем нашим требованиям, и это был Дорнье-Валь.

Дорнье-Валь отличается еще одним преимуществом которое мы впервые заметили только во время пребывания во льдах. У него отсутствуют боковые поплавки

обеспечивающие необходимую остойчивость на воде, но имеется для этой цели, как это видно на фотографиях, по обеим сторонам корпуса по большой „камбале". Во время наших попыток к старту на новом льду на полынье аэроплан проваливался сквозь лед, пока часть веса не перекладывалась на „камбалы". Благодаря этому мы могли продвигаться через лед, подобно ледоколу, и несколько раз спасали „N 25" из критических положений. Имей аэроплан боковые плавники, на них передавалась бы чересчур большая сила, и аварии были бы неизбежны!

Из вышесказанного следует, что нам приходилось выбирать Дорнье-Валь для своего полета, даже если бы в иных отношениях у него были только одни недостатки. Однако, я не могу назвать хотя бы один единственный недостаток,—наоборот, у него был ряд преимуществ. Главнейшим из них я считаю установку на аэропланах такого типа моторов Роллс-Ройса (Eagle IX). Я вряд ли отправился бы в такое путешествие, как наше, без моторов Роллс-Ройса. И вовсе не случайность, что Дорнье ставит на своих аэропланах типа Валь моторы Роллс - Ройса. Было бы нерасчетливо ставить какие-либо другие моторы, кроме самых первоклассных, на аэроплане такого высоковыдающегося типа, как Валь.

Вероятно, читатель заметил по фотографиям, что аппараты типа Валь снабжены двумя моторами и что эти моторы установлены „тэндемом": один тянет, а другой толкает. Задний пропеллер действует как контрпропеллер по отношению к переднему, потому что пропеллеры вращаются каждый в своем направлении. Таким образом, достигается поразительная действенная сила, которая в соединении с удачными линиями и остроумным профилем несущих поверхностей дает возможность поднять груз, отвечающий собственному весу аэроплана. При старте в Кингс-Бэе у нас был груз в 3100 кило, тогда как сам аэроплан весит 3300 кило. Тем не менее, аппарат

*

поднялся со льда так легко, что я положительно уверен в том, что мы могли бы взять еще 200 кило груза. Мы постоянно говорили об этом во время пребывания во льдах, размышляя о том, сколько можно было бы еще взять с собой коробок галет, или позднее, когда у нас вышел весь табак, сколько можно было бы еще захватить с собою табаку. Однако, мы всегда заканчивали эти рассуждения единогласно высказываемым мнением, что мы поступили правильно, взяв с собой только то, что с нами было. Лишний груз привел бы к необходимости лететь при несколько большем числе оборотов в минуту.

Установка на аэроплане двух моторов внушала нам еще большее доверие к аппарату. При вышеупомянутом размещении моторов можно было также лететь при одном моторе с бóльшим грузом на борту, чем в том случае, если бы моторы были установлены по одному на каждой несущей поверхности, как это бывает на других аэропланах с двумя моторами. При легком грузе на борту Валь может подниматься с воды даже при одном моторе.

Наши аэропланы были построены S. A. I. di Costruzioni Meccaniche i Marina di Pisa с небольшими только отклонениями в отдельных деталях от нормального типа Дорнье-Валь. Мы обязаны огромной благодарностью техническому директору Шульте-Фролинде за тот большой интерес, с которым он относился к работам для нашей экспедиции. Он даже поехал с нами на Шпицберген и руководил монтировкой машин. Целых три месяца своего драгоценного времени он потратил на нас. Благодаря этому, мы могли за время монтировки аэропланов посвятить себя другой подготовительной работе, а иначе нам пришлось бы самим заняться этим делом.

Мы обязаны также величайшей благодарностью заводам Роллс-Ройса. Ими было послано пять человек в Пизу для кое-каких усовершенствований в деталях, над которыми только-что на заводах были закончены удачные опыты, и, кроме того, с нами на Шпицберген был отправлен

механик Грин. Он наблюдал за всеми пробными пробегами на Шпицбергене и любовно ухаживал за моторами: ведь, они были для него любимым детищем! Когда после последнего осмотра, непосредственно перед стартом 21-го мая, он с улыбкой кивнул мне головой на мой вопрос, всё ли в порядке, я дал полный ход вперед с такой уверенностью, как если бы нам предстояло всего лишь пробежаться по воде через фьорд.

Предохранительное устройство против холода.

Баки для масла обычно стоят на Дорнье-Валь, выдаваясь одним боком за стенку гондолы для моторов. Эта сторона снабжена радиатором для охлаждения масла. На наших аэропланах баки были целиком помещены в гондолу для моторов, так как в таком охлаждении не было надобности. Кроме того, над моторами были устроены кожухи для того, чтобы тепло от них лучше держалось в гондоле для моторов без охлаждения снаружи.

Все трубопроводы были обмотаны полотняной лентой, в иных случаях в несколько слоев. Некоторые трубы были сперва обмотаны войлоком. Такое устройство было принято как для изоляции от холода, так и на случай возможного разрыва труб. Опыт показал, как здесь, в Норвегии, так и за границей, что большинство случаев остановки мотора при продолжительных полетах без спуска происходит от разрывов в том или другом трубопроводе. Сами по себе моторы обычно работают хорошо. Я, право, редко видал, а то и вообще никогда не видел такой свободной от вибраций установки моторов, как на наших аппаратах; поэтому было мало вероятности, что в какой-нибудь трубе произойдет разрыв. Но я все же считаю, что такая обмотка необходима, как предохранительное средство на всякий случай. К воде для охлаждения мы прибавляли 40% чистого глицерина и получали смесь

которая не застывает до — 17° С. Такой низкой температуры у нас ни разу не было во время пребывания во льдах. Мы все же принимали меры предосторожности, спуская воду в один из баков для бензина, когда нам не нужно было быть в готовности для немедленного пуска мотора. Благодаря особому приспособлению мы могли снова накачивать воду в холодильник прямо из бака. Обычно мы сперва пускали в ход моторы, а потом накачивали воду... Я объясню, почему это делалось. Нижняя часть труб для впуска газа проходит через резервуар, куда поступает из холодильника немного воды для согревания трубы. Если повернуть пропеллер и открыть доступ газу, то температура в газопроводе падает значительно ниже температуры воздуха. Стенки резервуара для воды сейчас же воспринимают ту же самую низкую температуру. Если же в резервуаре находится охлаждающая смесь такой температуры, которая всего лишь на несколько градусов превышает температуру замерзания жидкости, то тогда подвергаешься большому риску, что смесь охладится настолько сильно, что выходная труба из резервуара закупорится. Случись это, весь резервуар мгновенно превратится в глыбу льда, и в результате стенки лопнут. Наоборот, если прежде всего пустить в ход мотор, а затем наполнить холодильник, то тогда вода настолько согреется после прохождения цилиндров по пути в резервуар, что такое несчастье будет избегнуто.

Как было упомянуто выше, мы не спускали воды, если должны были быть в готовности для пуска моторов в каждый данный момент. Для поддержания температуры в гондоле моторов на таком уровне, чтобы ничто не замерзало и моторы были всегда в наибольшей готовности, мы пользовались аппаратами Therm'x. Между прочим, только потом я узнал, что эти аппараты называются таким забавным именем. Я думал, что они называются Thermix. Так мы их называли там, во льдах, и так мы их и продолжаем называть.

Аппараты были сделаны специально для нас Société Lyonnaise des Chauds Catalytiques и по своей величине и форме были приспособлены для помещения под моторами и под баками для масла. Действовали они, впрочем, как обыкновенные Therm'х аппараты. У нас было шесть аппаратов в каждой гондоле, и с их помощью можно было в короткое время поднять температуру на 35° выше температуры воздуха.

В первые дни нашего пребывания во льдах мы ставили аппараты в кают-компании, когда спускали воду из холодильников. Аппараты давали так много тепла, что нам бывало очень хорошо и уютно. Вечером, перед тем как расставаться и заползать в свои спальные мешки, мы распределяли аппараты между собой по трем помещениям для спанья, и у нас бывало чудесно, словно в раю, по сравнению с тем позднейшим временем, когда пришлось экономить даже и то небольшое количество бензина, какое шло на эти аппараты. Тогда же мы часто развешивали для просушки прямо над аппаратами совершенно промокшие чулки, толстые носки, сапоги и рукавицы. Я до сей поры помню, как приятно было натягивать по утрам на ноги сухую, теплую обувь! В то время, когда мы не пользовались Therm'х аппаратами, нам приходилось класть чулки себе на грудь, расходясь вечером по своим постелям. Это было удовольствие из средних!

Высокая температура, которую мы могли поддерживать внутри корпуса аэроплана, когда наши Therm'х аппараты работали, имела также то последствие, что аэроплан не вмерзал в лед. Вокруг аэроплана всегда стояла небольшая лужица воды.

Для пуска моторов в ход мы, кроме разогревания моторов и масла с помощью этих аппаратов, обычно еще вывинчивали по одной свече в каждом цилиндре, нагревали их хорошенько и вставляли снова на место только перед самым пуском моторов. Этим избегалось запотевание свечей. Для облегчения впуска газа мы заранее

хорошо прогревали газопроводы с помощью большой паяльной лампы. Благодаря всем этим предосторожностям у нас никогда не было заминок при пуске моторов. Моторы начинали работать мгновенно.

На тот случай, если бензин будет плохо переходить в газообразное состояние, мы взяли с собой немного эфира для впрыскивания его в цилиндры. Нам не пришлось прибегать к этому.

Холодильники были снабжены створками, так что мы могли регулировать степень охлаждения. Они сослужили нам огромную службу. При совсем закрытых створках требовалось меньшее время для разогревания моторов перед каждой новой попыткой к старту. Стало-быть, приходилось меньше тратить бензина для разогревания. Для того, чтобы извлечь из моторов максимум силы, мы могли, регулируя раскрытие створок, поддерживать во время старта температуру приблизительно на высоте точки кипения, чтобы потом понижать ее, открывая створки шире.

Само собою понятно, почему компасы были наполнены чистым спиртом, а не спиртовой смесью. То же самое касается уровней и других ватерпасов. Если бы даже масло и не замерзло, будь у нас масляный уровень, все же оно плохо действовало бы в холод.

Кроме того, подвижные части всех инструментов, которые могли подвергаться действию холода, были смазаны специальным маслом, испытанным при — 40° С.

В этой главе я, пожалуй, должен буду упомянуть об одежде пилота. Для полета в мороз очень важно, чтобы летчик, которому все время приходится сидеть неподвижно, был тепло и рационально одет. Довольно просто найти комплект толстой меховой одежды, которая, так сказать, выдержит любой мороз, но вовсе не так легко подобрать одеяние, которое во всех отношениях могло бы считаться рациональным. Если бы даже приходилось все время сидеть, то и тогда одежда не должна стеснять свободу движений, а быть легкой и просторной. Еще того важнее,

чтобы одежда не мешала производить ту работу, которая всегда бывает необходима перед стартом. Я попытаюсь разъяснить это несколько подробнее. Всегда приходится делать то или другое, как-раз перед стартом, или же можно предположить, что нам нужно будет спускаться для производства наблюдений и затем сейчас же вновь стартовать. Если мы при таком спуске останемся во всем своем снаряжении для полета, то очень скоро разогреемся, раз нам придется быть в движении на льду, и тогда всё белье сделается влажным, и мы, наверное, начнем мерзнуть, очутившись снова в воздухе. Будь у нас одна тяжелая и толстая верхняя одежда, мы, сняв ее с себя, стали бы мерзнуть, а это тоже было бы довольно скверно при последующем старте. Поэтому мы надевали поднизнесколько одеяний, которые можно было, не теряя времени, или сбрасывать с себя или опять надевать в соответствии с температурой или смотря по тому, нужно ли производить тяжелую работу или нет.

Наша нижняя одежда была подарена нам Союзом норвежских трикотажных фабрикантов и заказана по обсуждении всех подробностей с фабрикантом Х. Мейером. На тело у нас было надето по очень тонкой шерстяной фуфайке и по паре кальсон из той же материи. Поверх по паре очень толстых кальсон и исландская шерстяная фуфайка. Затем длинные штаны и куртка с капюшоном, чтобы надевать его на голову. Этот костюм сшил нам Ронне из тонкой, приятной непроницаемой для ветра материи. Это был наш рабочий костюм и лыжный костюм для возможного похода к твердой земле.

Костюм летчика состоял из просторной куртки и длинных штанов, сделанных из тонкой кожи на подкладке из верблюжьего волоса. Поверх мы надевали короткие шубы (анорак) из тюленьей шкуры. Такое одеяние полностью отвечало указанным целям.

На головах у нас были авиационные шлемы на меховой подкладке. Если бы оказалось, что этого недостаточно,

мы могли натягивать на головы капюшоны своих шуб. Смотря по обстоятельствам, нам могли понадобиться очки. Поэтому у каждого из нас были обыкновенные очки с простыми стеклами. Около сиденья для пилота висели авиационные очки в маске и очки-консервы, вместе с маской для прикрывания остальных частей лица. Так как мы сидели хорошо защищенные от ветра экраном, то нам не пришлось пользоваться масками. Кстати упомяну, что мы положили себе за правило в целях предохранения от холода перестать бриться со дня старта.

На шее у нас был большой шерстяной шарф, а на руках специально для нас сделанные рукавицы из двойной овчины, шерстью внутрь и наружу. Поверх мы натягивали рукавицы из тонкой непроницаемой для ветра материи, которые доходили до самого локтя, где их можно было зашнуровывать.

О нашей обуви рассказывает Амундсен. В заключение замечу, что в таком одеянии мы легко могли лететь целый день даже в самый сильный мороз.

Резервные части.

Резервные части для машин и моторов были для нас важным вопросом. Шпицберген лежит так далеко от фабрик, изготовивших материал, что мы не могли ждать досылки недостающих предметов.

Что касается моторов, то сначала мы пытались составить список тех частей, которые могли бы понадобиться позднее. Но так как мотор состоит из нескольких тысяч различных частей, то было гораздо проще заказать целый запасной мотор. Тут мы получали уверенность, что у нас во всяком случае будет хоть одна резервная часть для всех различных частей мотора, какая бы нам ни понадобилась. Случайно могла понадобиться такая запасная часть, о которой нам никогда не приходило в голову!

Роллс-Ройс также составил список таких частей, которые надо было взять в нескольких экземплярах, кроме имевшихся в резервном моторе, и поэтому мы были снабжены великолепно. Всего у нас было резервных частей приблизительно на 38 000 крон. Этого оборудования нам не удалось бы раздобыть, не окажи Роллс-Ройс большой любезности, согласившись взять обратно все то, что нам не понадобится.

Дело в том, что мы, подобно большинству других экспедиций, должны были бороться со значительными экономическими трудностями. Упоминаю об этом, так как все, повидимому, думают, что на полученные от Эльсворта в подарок 85 000 долларов мы могли раздобыть всё, что нам требовалось. Однако, этих денег было недостаточно! Два аэроплана сто́или вместе 82 000 долларов — и на их покупку у нас ушли почти все деньги. Когда денежный отчет экспедиции будет закончен, то окажется — я в том уверен — что кроме подаренных денег нам требовалось еще минимум 100 000 долларов — и это несмотря на то, что мы урезáли себя и экономили на каждом шагу. Не считая чистого дохода от продажи почтовых марок, величину которого совершенно невозможно определить заранее, экспедиции придется самой покрывать этот многотысячный дефицит доходом от газетных статей, фильм, докладов и настоящей книги.

Главнейшая часть расходов падает на затраты, сделанные до старта, а доходы стали поступать только после нашего возвращения домой. Положение наше перед рождеством прошлого года было таким тяжелым, что предприятие уже начало казаться совершенно безнадежным. В кассе уже давно не было ни гроша денег. А нужно было размещать заказы, если мы хотели, чтобы материалы были готовы во-время. И за все нужно было платить наличными. Счета лились дождем, и за ними вслед летели напоминания о платежах, если мы рассчитывались не тотчас же. Но откуда нам было взять денег? Теперь, когда

все уже пережито, смешно подумать, как это нам удавалось так часто изворачиваться! Зато счета наших поставщиков по домашнему хозяйству успевали состариться! Так трудно нам приходилось.

Тем временем Рестад, заведывавший финансовой стороной нашего предприятия, спокойно и тихо продолжал работать, и ему удалось провести все дело с начала до конца, что́ не многие другие сделали бы на его месте. Благодаря ему мы смогли сказать друг другу, проверив еще раз все свое оборудование: „У нас есть всё решительно!“ — в тот апрельский день весной этого года, когда мы все собрались в Тромсе, готовые к отъезду на Шпицберген.

До настоящего времени поступили только деньги от газет. А у нас чудовищно огромный долг банку! Так как счет в банке исчерпан, то у нас все еще денежные затруднения, а нам приходится выполнять разные обязательства. Однако, теперь мы можем смотреть вперед с бо́льшим оптимизмом, так как нам известно, что у нас будут достаточно большие поступления, чтобы покрыть все наши долги, да еще дать чистый доход, который пойдет на осуществление старых планов Руала Амундсена.

Я с умыслом воспользовался этим случаем, чтобы остановиться на экономическом положении экспедиции. Ведь, очень многие думают, что мы стали богачами! Сколько раз меня поздравляли не только с тем, что я вернулся живым, — но также и с тем, что я возвращаюсь домой миллионером. Да, миллионером! Вероятно, тут имелась в виду снятая нами фильма. Но следовало бы знать, что обычно вы в руках больших кинематографических концернов, которые и определяют размеры платежа. Имей мы сами собственные кинематографы на оживленных улицах во всех городах по всему миру, о, тогда Руал Амундсен уже на другой день мог бы приступить к осуществлению своего изумительного замысла — исследования океана между полюсом и Аляской!

Но вернусь к тому, на чем я остановился. Ту же самую благожелательность, в отношении снабжения нас резервными частями, встретили мы и у Marina di Pisa. Директор Шульте-Фролинде сам составил список, и поэтому мы могли быть уверены, что у нас будет под руками всё решительно, какая бы часть нам ни понадобилась, также и из всего того, что имеет отношение к самому аэроплану. Таких резервных частей мы получили приблизительно на 28 000 крон.

Инструменты.

Подготовляясь к прежним полетам, Руал Амундсен возымел мысль о солнечном компасе и обратился в свое время к фирме Goerz Optische Werke с просьбой сконструировать для него такой прибор. Фирма с обычной готовностью поставила себя в распоряжение Амундсена, и в результате появились наши незаменимые солнечные компасы. Принцип их устройства следующий.

Изображение солнца в зеркале отражается через перископ вниз на матовый диск прямо перед пилотом. Рядом с инструментом установлен часовой механизм, который соединяется с зубчатым колесом на перископе. Этот часовой механизм так сконструирован, что он поворачивает перископ на 360° в течение того среднего времени, которое нужно солнцу для совершения такого же кажущегося движения. На перископе нанесены деления, так что его можно установить под известным углом по отношению к носу аэроплана. Если я, например, должен стартовать сейчас же после полудня, то я установлю перископ так, чтобы он указывал прямо по направлению к корме. В тот момент, когда будет ровно 12 часов по времени данного места, я пускаю в ход часовой механизм. Если аэроплан в это время случайно стоит носом к северу, то я получу маленькое отраженное в зеркале изображение солнца в центре матового диска в том месте, которое отмечено

крестиком. Теперь перископ будет следовать за солнцем таким образом, что зеркальное отражение солнца будет всегда оставаться в центре круга, пока аэроплан летит тем же самым курсом.

Если старт происходит в другое время, то тогда заранее вычисляется часовой угол солнца в тот момент, когда часовой механизм пускается в ход. Если часовой механизм пускается в ход по Гриничскому времени или по какому-либо другому, то нужно принять во внимание разницу долгот, а также угол, который может составлять направление вашего полета с меридианом, если полет не будет происходить вдоль этого меридиана. На верхней части перископа есть винт с делениями, при помощи которого инструмент устанавливается с поправкой на склонение в соответствующий день. Весь солнечный компас установлен на таком постаменте, положение которого можно изменять, в случае соответствующего изменения широты места. Дело в том, что ось перископа должна быть параллельна земной оси. Изменение в угле подъема аэроплана тоже должно быть принято во внимание.

Линзы перископа сконструированы таким образом, что получается поле зрения в 10°. Это значит, что отраженное в зеркале изображение солнца на внешнем краю диска должно быть отклонено на 10°, прежде чем оно скроется за другим внешнем краем диска.

Если солнечный компас будет установлен перед полетом прямо на север, то аэроплан будет лететь в этом направлении всё время, пока машина не отклонится куда-нибудь в сторону. Для определения такого отклонения у нас был комбинированный измеритель дрейфа и скорости, который тоже был предоставлен нам бесплатно фирмой Герца. Амундсен обслуживал его при полете на север, а Дитриксон—при полете на юг. Оба они отзывались о приборе с восхищением. Пользуются им, в кратких словах, так. На вращающемся кольце внутри инстру-

мента натянута в диаметральном направлении нить. Через инструмент смотрят вниз на поверхность земли или на лед и устанавливают нить вдоль аэроплана. Затем наблюдают, следуют ли предметы, проходящие под аэропланом, по направлению к его корме, например, торосы, льдины, направлению нити, или же отклоняются от него в сторону. Если такое отклонение наблюдается, это значит, что аэроплан не летит прямо надо льдом в том направлении, куда указывает нос машины, а подвергается некоторому дрейфу, т.-е. его сносит в сторону. Тогда нить поворачивают вбок, очень медленно, пока не найдут, что наблюдаемые предметы, которые видны теперь, следуют направлению нити. Это будет показывать, в каком мы сейчас летим направлении, и угол, составляемый нитью с носом аэроплана, может быть отсчитан прямо по прибору. Это и будет угол дрейфа.

Можно также оставить нить параллельной направлению аэроплана, и вместо этого поворачивать весь инструмент. Тогда угол дрейфа отсчитывается по таблице на подставке инструмента. Это самый лучший способ, потому что сейчас же можно перейти к измерению скорости. Когда угол дрейфа найден, то будет неправильно, если вы соответствующее количество градусов будете править против ветра. Если так поступать, то, как правило, вы найдете, что дрейф всё еще продолжается, правда, меньший по величине, но все же его опять надо измерять, затем править против ветра и опять еще раз исправлять и т. д. Можно скорее притти к правильному и точному результату, если сейчас же произвести измерение скорости полета. Это делается, как было упомянуто выше, с помощью того же самого инструмента при обычном 4-штриховом пеленговании предмета, проходящего под аэропланом. Пилот в течение всего времени наблюдения держится одного строго определенного курса. Навигатор пускает в ход секундомер, когда какой-нибудь предмет проходит круг с делениями под углом в 45° к аэроплану, и останавливает

секундомер, когда предмет пройдет нулевое деление, иначе сказать, когда он будет находиться как-раз прямо под аппаратом. Высота над поверхностью данного места отсчитывается по измерителю высоты, и, имея эти данные, а также показание секундомера, можно найти при помощи специально предназначенного для этого прибора скорость над поверхностью земли. Теперь у нас будут такие данные: скорость в воздухе, которую показывает измеритель скорости и которая называется скоростью полета по воздуху; определенный курс в воздухе, который мы называем воздушным курсом; скорость над поверхностью земли, называемая поверхностной скоростью, или на морском языке „постоянной скоростью", и, наконец, угол дрейфа. Все эти данные отмечают на соответствующем счетном диске инструмента и в один миг находят, какого курса надо держаться при данном состоянии ветра для того, чтобы продолжать лететь в желательном направлении, а также какую скорость надо сохранять в этом направлении. В дополнение ко всему этому получаешь бесплатное осведомление о точном направлении ветра и о его силе на данной высоте.

После этого пилота осведомляют о новом курсе, которого он должен придерживаться. Если он правит по солнечному компасу, то навигатор вносит поправки в положение солнечного компаса, поворачивая перископ на соответствующее число градусов.

Пока не приходится лететь над тучами или над туманом все идет вполне гладко и хорошо. Если все время проверять, правильно ли взят „поверхностный" курс, то можно управлять аэропланом совершенно точно, ведя его прямо к полюсу путем обычной судовой навигации. Но в первые два часа, после того как мы миновали северный берег Шпицбергена, под нами был туман, и мы не могли производить наблюдения над дрейфом. Как только мы могли наблюдать дрейф, мы сейчас же вносили поправки в показания солнечного компаса. Однако, за это время нас так

Один из ящиков выгружается из трюма „Ваги".

„N 25" был выгружен первым.

Выгрузка „N 25“.

Оба корпуса аэропланов на льду.

сильно снесло к западу, что компас показывал прямо на запад от полюса.

Ведь нужно помнить тот факт, что солнечный компас может показывать на полюс (т.-е. на север), только пока аэроплан находится на том самом меридиане, на который наставлен солнечный компас. Если аэроплан снесло в сторону, но вы продолжаете править по солнечному компасу, то вы будете итти по направлению, параллельному отправному меридиану. Для установки компаса так, чтобы он указывал на север, нужно будет в этом случае получить сведения о долготе данного места.

Как при полете на север, так и при обратном полете, солнечные компасы сослужили нам огромную службу. Без них, прибегая только к помощи магнитных компасов, мы не чувствовали бы такой уверенности.

Магнитные компасы мы приобрели только после тщательного изучения различных типов с точки зрения тех условий, которые можно себе представить в Ледовитом океане.

Так как это популярный очерк, то я должен обратить внимание на обычную ошибку, которая заключается в том, что магнитный полюс смешивают с северным полюсом. Земной шар представляет собою огромный магнит с одним полюсом на севере и одним на — юге; к счастью, эти магнитные полюсы не совпадают с географическими. *Южный полюс* земного магнита, притягивающий к себе *север* компаса, лежит на северном побережье Канады приблизительно на 70° сев. широты и 95° запад. долготы. Обычно его называют, по соображениям соседства, *северным* магнитным полюсом. Как известно, это место определено Руалом Амундсеном во время его путешествия на „Gjöa".

Если взглянуть на карту, то можно сейчас же увидеть, что магнитный полюс лежит приблизительно так же далеко от географического северного полюса, как и от Шпицбергена. Так как компасы вполне годятся для навигации на

Шпицбергене, то поэтому ими можно также пользоваться и на водных пространствах между ним и полюсом. Нас смущало лишь то, что нам была неизвестна величина склонения компаса в тех областях, через которые нам приходилось пролетать. Ведь, в нашем распоряжении было слишком мало данных, относящихся к точным наблюдениям, чтобы построить кривые склонения.

Во время поездки в Бедфорд Дитриксон и я, мы оба обсуждали этот вопрос с одним из моих английских друзей-авиаторов, капитаном Джонстоуном, и очень ему благодарны за помощь, оказанную нам. В результате мы остановились как на путевом, так и на главном компасе апериодического типа, построенном фирмой Huges & Son в Лондоне. Если такие компасы вывести из положения, то стрелка снова медленно занимает надлежащее направление, ничуть не отклоняясь ни в ту ни в другую сторону и не делая колебательных движений, подобно маятнику. Правда, в Ледовитом океане, где горизонтальный компонент земного магнетизма сравнительно ничтожен, пройдет порядочно времени, прежде чем стрелка примет прежнее положение, так как она сильно прижата; но мы все же предпочли это длительному раскачиванию стрелки и большим колебаниям. Навигационный компас этого типа также прекрасно выполняет свое назначение благодаря особой конструкции, объяснение которой здесь завело бы нас слишком далеко. Главный компас был великолепен. Магнетические условия в навигационной кабинке тоже были идеальны. Коэффициенты девиации оказались при произведенной нами проверке настолько незначительными, что мы могли считать компас свободным от девиации.

Перед самым отъездом на Шпицберген мы получили посылку с одним из немецких компасов Людофа (Ludoph) с просьбой попробовать его. Я поместил его в кабинке пилота на „N 25“. Он также оказался отличным прибором. Если аэроплан кренился, так что картушка компаса

получала также некоторый наклон, то тогда вертикальный компонент земного магнетизма оказывал свое влияние, в результате чего получалось более сильное отклонение стрелки. Стрелка компаса Людофа испытывала колебания; зато у другого, как было уже сказано, стрелка не сразу возвращалась в прежнее положение. Поэтому мне трудно сказать, какой из них я предпочел бы. Я правил по обоим, контролируя показания одного показаниями другого. При обратном полете мне приходилось, главным образом, править по магнитным компасам, в чем не было никаких трудностей, пока я видел что-либо впереди себя. В тумане же, по вполне понятным причинам, это было не так легко.

Акционерное О-во Gyrorector в Берлине любезно предоставило в наше распоряжение заимообразно по гироскопическому аппарату на каждую машину. Этот прибор мне очень понравился, и он лучший из всех, которые я видел до сих пор для полетов в тумане или в темноте. Я все время пользовался указателями подъема и крена. При тех условиях, которые мы встретили, мне едва ли удалось бы пользоваться в сколько-нибудь значительной мере указателем направления, не приноровись я при нашем полете на север к обращению с этим прибором на тот случай, если бы нам пришлось неожиданно спускаться, невзирая на туман. Соглашение между обоими аэропланами было, что мы во что бы то ни стало будем избегать тумана, чтобы не потерять друг друга. В конце нашего обратного пути мы попали, как это было рассказано в другом месте, в такой густой туман, что я мог бы прибегнуть к помощи указателя направления. Но мы тогда летели так низко, что я все время должен был не сводить глаз со льда впереди нас и под нами.

Для „N 24“ мы заказали радио-станцию, но полетели без нее, так как она не поспела во-время. Кстати, это было единственное, что мы не получили в срок. Но отсутствия станции нами не замечалось. Здесь я отмечу, что

*

мы, к счастью, поставили себе за правило не ждать запоздавших поставок.

К тому времени, когда многие из различных наших поставщиков как в Норвегии, так и за границей, уже должны были выслать заказанное у них, чтобы все успело прибыть в Тромсе к моменту погрузки, я начал получать извещения о том, что сдача запаздывает и что нам надо отложить отъезд на несколько дней. На это я неизменно отвечал: „Мы уедем без заказанного, если оно не прибудет во-время". В результате всё, кроме радио-станции, пришло в срок, так как, получив от меня такой ответ, поставщики принимались за работу, не жалея сил. Начни мы только ждать, и несомненно запозданиям не было бы конца!

Навигация.

Быть-может, людям сведущим в навигации, которые будут читать настоящий отчет, небезынтересно познакомиться с методом для навигации в Ледовитом океане, выработанным одним из членов экспедиции „Мод" — Свердрупом. Я приведу здесь собственные слова Свердрупа:

„Единичное измерение высоты солнца показывает, что наблюдатель находится в некотором месте небольшой окружности, центром которой является точка, в данный момент имеющая солнце в центре, и радиус которой равен 90°—h, где h обозначает измеренную высоту солнца. Эта окружность называется „окружностью места".

„Чтобы найти меридиан, через который проходит солнце в момент наблюдения, нужно одновременно с этим отсчитать показание часов, поправка коих на среднее гринич-ское время (С. Г. В.) известна. По астрономическому календарю находят поправку к времени, которая, будучи прибавлена или вычтена из С. Г. В., даст истинное гринич-ское время (И. Г. В.). Тогда, значит, солнце проходит

через тот меридиан, разница долготы которого от Гринича равна показанию часов по И. Г. В., и оно будет в зените по отношению к точке, широта коей равна склонению солнца.

„Наблюдение высоты солнца при одновременной записи показания часов выполняется наиболее рационально вычислением касательной к „окружности места" вблизи того пункта, на котором наблюдатель считает, что он находится. Такая касательная называется „линией места".

„Вблизи полюса легко найти линию места без особо сложных вычислений. Меридиан, через который проходит солнце, можно вычислить непосредственно, найдя показания часов по И. Г. В.

„Окружность места" пересекает этот меридиан в расстоянии $h - d$ от полюса, где d обозначает склонение солнца. Эту точку пересечения мы назовем точкой полюса „окружности места". Если разница $h - d$ положительна, то эта точка будет находиться на той же самой стороне полюса, что и солнце, а если она отрицательна, то на противоположной стороне. Линия, перпендикулярная к меридиану, через который проходит солнце, и проведенная через точку полюса „окружности места", есть касательная к окружности места. Эта касательная будет нами называться касательной точки полюса. В пределах такого расстояния от точки полюса, которое отвечает 5 градусам широты, касательная полюса будет представлять окружность места с достаточной точностью и может быть рассматриваема как линия места, но если расстояние будет больше, то отклонение касательной от окружности станет заметнее".

Свердруп затем разъясняет, каким образом можно очень легко найти поправку, к которой прибегают в том случае, когда находятся за пределами вышеуказанного расстояния от полюса. Во время наших наблюдений во льдах мы находились постоянно в указанных пределах и потому не нуждались в поправках. Метод этот, как вполне

очевидно, страшно легок и достаточно точен, потому что при нем так невелика разница между углом времени и азимутом.

Я приведу здесь вычисления наших наблюдений в ночь на 22-е немедленно после спуска.

Часы показывали:	3 ч.	23′3″
Положение	— 1 ч.	0′19″
С. Г. В.	2 ч.	22′44″
поправка на время		+ 3′33″
И. Г. В.	2 ч.	25′17″
В градусах:		36,3°
Нижний край солнца над искусственным горизонтом дал:		35° 58′0″
половина		17° 59′
Ошибка индекса: 0		
Поправка		+ 13′
Истинная высота центра солнца		18° 12′
Склонение солнца	N	20° 15′,4
h — d	—	2° 3′,4
В морских милях:	123,4	

На миллиметровой бумаге была начерчена линия, представляющая гриничский меридиан, и некоторая на ней точка, как северный полюс. От севера через восток был построен угол в 36°,3 и солнечный меридиан проверен через северный полюс. От этой точки было отсчитано на юго-запад 123,4 морских мили, так как h — d была отрицательна, а линия места считается перпендикулярной к солнечному меридиану. Таким образом, мы получили *линию*, на которой находились, и теперь должны

были ждать, пока солнце не изменит своего положения, для того, чтобы можно было получить еще одну линию места. Точка пересечений обеих этих линий места и будет тогда, как известно, местом настоящего нахождения наблюдателя.

В 5 час. 47 мин. утра по И. Г. В. мы произвели это наблюдение, и оно дало нам $h—d$ в 33 морских мили. Линия места по этому наблюдению была вычерчена на той же самой миллиметровой бумаге, и точка пересечения дала нам, как место нашего настоящего местонахождения, 87° 47′ сев. широты и 13° зап. долготы.

Спустя несколько дней, мы использовали эти данные как циркульные измерения, и, произведя те же наблюдения по методу St. Hilaire'a (метод высоты), получили тогда, что точка, где мы опустились на лед, лежала на 87°43′,2 сев. широты и 10°19′,5 зап. долготы.

После нашего возвращения домой наши наблюдения были проверены по самым точным астрономическим формулам Р. Весе (Wesöe) под контролем проф. Скретера (Schroeter). По вычислениям, сделанным по этим способам, оказалось, что самый северный пункт был на 87°43′ сев. широты и 10°37′ зап. долготы. Здесь находился наш первый лагерь. При наших рекогносцировках в поисках места для старта мы проникали еще дальше на север, однако, не производили тогда никаких наблюдений.

Остальные положения, высчитанные Весе, таковы — я привожу их все четыре:

1925 г.	22/V	сев. шир.	87° 43′	зап. долготы	10° 37′
	28/V	„	87° 32′	„	10° 54′,6
	29/V	„	87° 31,8′	„	8° 3′,9
	12/VI	„	87° 33,3′	„	8° 32′,6

Эти положения дают картину дрейфа льда с главным его направлением несколько к востоко-юго-востоку.

Измерение глубины.

Мы считали, что будет чрезвычайно интересно произвести измерение глубины на том месте, где мы спустимся, и потому на все лады обсуждали вопрос, как нам получить для этого такое оборудование, которое весило бы не слишком много. Об этом мы запросили фабрику Behm Ecolot в Киле, и все затруднения были в одно мгновение отметены в сторону. После моей поездки в Киль и обсуждения этого вопроса с г. Бемом, был изготовлен чрезвычайно простой аппарат, бесплатно предоставленный в наше распоряжение.

Так как при тех огромных глубинах, о которых шла речь, нам не нужно было определять глубину с точностью до одного метра, то мы могли обойтись без автоматической записи. В результате, вес всего нашего прибора вместе с патронами для ряда взрывов был сведен к нескольким килограммам. Поэтому ничто не мешало забрать его с собой на аэроплане; кроме того, мы могли взять его с собой и в том случае, если бы нам пришлось итти потом пешком до континента.

Принцип измерения во всей своей простоте таков. В трещине во льду погружается в воду, приблизительно на глубину 4 метров, непропускающий воду микрофон. Этот микрофон соединяется посредством провода с обыкновенным головным микрофоном, которым пользуется наблюдатель. На расстоянии 25 — 50 метров от наблюдателя спускается в воду небольшой заряд взрывчатого вещества в 10 граммов тринола, снабженный запальным патроном с гремучей ртутью. Заряд взрывается электрической искрой. Наблюдатель пускает в ход секундомер, как только услышит взрыв, и останавливает его, как только услышит эхо, отраженное от дна океана.

28-го мая мы произвели два измерения, одно за другим, и в обоих случаях время по секундомеру было равно

5 секундам. Так как скорость звука в морской воде равняется 1 500 метрам в секунду, то расстояние от поверхности моря до дна и обратно будет равняться 7 500 метрам, т.-е. глубина океана в данном месте равняется половине наблюденного расстояния или 3 750 метрам.

Эхо доносилось очень отчетливо, и его нельзя было смешать с каким-нибудь иным звуком.

Так как при дальнейшем дрейфе мы не столь уж далеко были отнесены от того места, где производили первое измерение глубины, то других мы уже не производили. Нам хотелось сохранить запас патронов на тот случай, если нам придется итти пешком.

Наблюдения над склонением компаса.

Для точного пеленгования солнца наш главный компас был снабжен специальным приспособлением, а кроме, того, у него был ватерпас для проверки уровня. При производстве наблюдений компас был помещаем на достаточном расстоянии от всего, что могло оказать на него то или иное влияние.

Наблюдения были произведены 23-го и 29-го мая с результатами соответственно 39°,5 и 30° западного склонения. Это приблизительно на 5° больше, чем дают карты.

Нам эти наблюдения особенно пригодились на обратном пути. Мы применили тогда для своего начального курса соответственно меньшее склонение, что́ и оказалось совершенно правильным.

Прочее оборудование.

Теперь я вкратце упомяну о важнейших частях нашего остального оборудования.

Фотографический аппарат и бинокли были предоставлены нам бесплатно фирмой Goerz, а кинематографический

аппарат — тоже бесплатно — фирмой Hahn Aktiengesellschaft für Optik und Mechanik в Берлине. Пленки и пластинки для фотографического аппарата, равно как и пленки для кино-аппарата были тоже очень любезно предоставлены нам бесплатно в большом количестве фирмой Goerz Photochemische Werke в Берлине. Нужно ли говорить, что весь материал, предоставленный этой фирмой, был первоклассного качества, и все не оставляло желать лучшего с самыми замечательными результатами, несмотря на часто весьма трудные условия для работы.

Наши снежные очки были подарком фирмы Opticus в Осло и были специально сделаны для нас. Они не могли быть лучше. Если я причисляю очки к важнейшим частям нашего снаряжения, то делаю это с полным основанием. Испытав различные типы, вы скоро найдете, что еще недостаточно, если стекла окрашены в подходящий цвет. Даже если цвет стекла одинаков, то и тогда есть большая разница между различными типами.

Тут есть маленькая подробность относительно наших приготовлений, которую я, пожалуй, упомяну в связи с вышеуказанным. Многие летчики по собственному опыту знают, подобно мне, как неловко лететь, когда солнце светит прямо в глаза и высота его невелика. Прежде всего, трудно смотреть на приборы, так как вас ослепляет резкий свет. Во-вторых, это действует утомляюще, если долго длится. В предотвращение этого мы сделали небольшие алюминиевые экраны такой же формы, как и щиток от ветра, которые можно было приставлять сзади к этому щитку и скреплять с ним зажимами. Около десяти часов вечера во время нашего полета на север солнце так мешало, что я поставил этот экран и летел с ним, пока мы около часа ночи не начали искать места для спуска. Экран хорошо меня защищал, и я был доволен его действием.

От фабрики лыж Johansen & Nilsen мы получили в подарок такие чудеснейшие лыжи с палками и лыж-

ные сани, о каких мы и думать не могли. Предпринимая на Шпицбергене продолжительные прогулки на лыжах, мы тренировались для предстоящего нам тяжелого испытания. Тоже и во время нашего пребывания во льдах нашим лыжам пришлось поработать. На старом льду снег лежал так глубоко, что мы без лыж проваливались в него по колени. Когда мы ходили через полынью, чтобы перенести провиант и бензин с „N 24“, то во многих местах нам надо было проходить по новому льду, который был так некрепок, что он не выдержал бы нашей тяжести, не будь у нас лыж. Для перевозок мы пользовались лыжными санями. Перевозка через торосы бочек с бензином, весом свыше 200 килограммов, была для саней трудным испытанием, которое, однако, оказалось выдержанным блестяще. Мы нарочно при таких перевозках не жалели саней для тяжелых грузов. Мы ведь изучали, чему их можно подвергнуть, на тот случай, если бы нам пришлось итти пешком до твердой земли, а, кроме того, нам было желательно по возможности избегать больших потерь времени при нагрузке и разгрузке саней, когда нужно было переходить через торосы. Если бы саням было нанесено какое-нибудь повреждение во время этих пробных поездок, то у нас была полная возможность починить их. Было бы гораздо хуже, если бы во время нашего похода с ними приключились большие поломки. Кроме того, саням была придана достаточная ширина для того, чтобы наши брезентовые лодки могли стоять на них в раскрытом виде, и приготовление к переправе через полынью происходило в возможно кратчайший срок. Так как лодки в таком положении нужно было защитить ото льда торосов, то нам пришлось бы вырезать алюминиевые листы из аэропланов, раньше чем покинуть их.

Лямки были сшиты Ронне. Сделаны они были так, чтобы тяга распределялась на плечи и на бедра.

Для варки пищи мы пользовались приборами двух родов, а именно, мета-аппаратами и обыкновенными при-

мусами. Если я говорю „обыкновенными примусами", то это не совсем верное выражение. Они, собственно говоря, были необыкновенными, поскольку дело касалось их доброкачественности. Мета-аппараты с таблетками были подарком норвежских представителей фабрики, Клундбю, равно как и примусы были подарены нам фирмой Christiania Glasmagasin.

Мета-аппаратами мы пользовались для варки пищи в то время, когда были разделены на два лагеря, но когда мы все собрались вместе и нас стало целых шесть человек, было удобнее пользоваться примусом.

Из оружия у нас было на каждый аэроплан по одному ружью для крупной дичи, по дробовику для птицы и по автоматическому пистолету Кольта. Последние мы взяли с собой на тот случай, если бы во время нашего возможного похода к нам в палатку залез медведь. Пистолет тогда более легкое оружие и сподручнее ружья. Увидев, что, вопреки ожиданиям, животная жизнь замечается также и в наших широтах, мы решили, что караульный должен во время ночных дежурств брать с собой пистолет. Медведь не так добродушен, как это многие легкомысленно думают. В тех широтах, где мы находились, можно было при встрече с ним ожидать от него всего, так как он тогда был бы очень голоден. Однако, за все время своего путешествия мы не встретили ни единого медведя.

Хорошо, что мы взяли с собой пистолеты. В этом мы убедились, когда стали выбрасывать за борт разные вещи для облегчения аэроплана перед стартом при обратном полете. Тут нам нередко приходилось задумываться. Сравнительно тяжелые ружья мы, однако, смогли бросить без долгих размышлений, так как всё же в одном из пистолетов сохраняли обладание огнестрельным оружием.

С нами были дымовые бомбы двух сортов. Меньшего типа—для бросания на снег непосредственно перед спуском для определения направления ветра. Для бомб же немного

большего типа мы предполагали следующее применение. Мы допускали возможность, что один из аэропланов вынужден будет неожиданно спуститься, а другой должен будет еще немного пролететь, чтобы найти подходящее место для спуска. Для того, чтобы команды аэропланов могли найти друг друга, по нашему мнению, можно было успешно применять такие бомбы.

Так как нам приходилось экономить на каждом грамме веса, чтобы не лететь при слишком большой нагрузке, то максимальный вес, допущенный нами для этих бомб, оказался слишком недостаточным для того размера, который, как оказалось, был необходим. Мы испробовали бомбы в первый день, когда были на борту „N 25“ и не видали, где находится „N 24“. Но как раз в то время был настолько сильный ветер, что дым стлался полосой поверх торосов. В тихую погоду такие бомбы нам очень пригодились бы.

Можно заметить здесь, что нам следовало бы предпринять опыты настолько заблаговременно, чтобы мы успели, если бы позволил вес, заранее раздобыть себе бомбы достаточной величины. Так мы и намеревались сделать. Однако, наш первый заказ на дымовые бомбы был неудачен, и мы повезли их с собою только благодаря любезности фирмы J. P. Eisfeld, Silberhütte, которая взялась в течение нескольких дней приготовить и вручить нам наши бомбы. Я бы чувствовал себя довольно неуверенно, если бы мне пришлось начать полет совершенно без всяких средств для определения точного направления ветра, ибо все мы были готовы к той мысли, что нам придется произвести неожиданный спуск в скверной местности.

Так как были кое-какие разговоры о применении анилина для окраски снега, то я коснусь также и этого вопроса. Мы допускали возможность, что при обратном полете на Шпицберген у нас не хватит бензина, и нам тогда придется спуститься, перегрузить весь бензин на одну машину и продолжать полет на ней. Если бы аэро-

план был оставлен не очень далеко во льдах, то можно было бы потом попробовать найти его и забрать оттуда. Чтобы облегчить его поиски, мы намеревались поставить на известном расстоянии от машины несколько больших отличительных знаков, а также при возобновлении своего полета на Шпицберген сбрасывать с аэроплана анилин с определенными промежутками для отметки курса.

В прошлом году зимой мы предприняли ряд опытов со сбрасыванием с аэроплана порошка в свободном виде или в различной упаковке, но не пришли к сколько-нибудь удовлетворительному результату. Во время пребывания на Шпицбергене мы предприняли опыты с окраской снега, посыпая его порошком. Эти опыты давали хорошие результаты, когда снег бывал влажен или даже очень мокр. Если же стоял мороз и снег был сухой, то на нем не оставалось никаких знаков, которые могли бы хоть сколько-нибудь помочь. Порошок требует влажности, для того чтобы краска могла раствориться и разойтись во все стороны. Так как мы при запоздавшем обратном полете могли ожидать такого состояния снега дальше на юг в Ледовитом океане и как-раз там, где считали возможным применение этого способа окраски, то мы захватили с собой немного анилина.

Наши якори для льда были изготовлены фабрикой Marina di Pisa по чертежу Амундсена. Заказывая их, мы не имели представления о том, что они станут нашими лучшими орудиями для колки твердого снега. Но и в качестве якорей они были также отменно хороши. Бывало, что при очень сильной подвижке льда нам приходилось устраивать оттяжку аэроплана, чтобы удерживать его в перпендикулярном направлении к напирающему льду. Когда края льда находили друг на друга под прямым углом, то было не так трудно удерживать нос аэроплана прямо против давления. Но направления изменялись через короткие промежутки времени, так что, например, один край льда приходился под острым углом

к другому, затем они оба давили друг на друга и начинали двигаться из стороны в сторону, как зубы пережевывающей жвачку коровы. Вот тогда было трудно спасать аэроплан!

Обувь была важной частью нашего снаряжения на тот случай, если бы нам пришлось итти пешком многие сотни километров на обратном пути. Мы были готовы к тому, что на поверхности льда будет глубокая снежная каша, когда мы в самую жаркую пору лета пойдем на юг, и что нам часто придется снимать лыжи, чтобы перебираться через торосы. Поэтому лыжные сапоги у нас были сшиты с непромокаемыми, доходившими до колен голенищами. Из-за длинных голенищ сапоги были очень тяжелы для всего иного, кроме ходьбы на лыжах, но для этого они были великолепны, что показали наши пробные прогулки на Шпицбергене. На время отдыха или на случай перехода по такой местности, где нельзя было пользоваться лыжами, каждому из нас еще приходилось брать по паре сапог. Поэтому мы привезли с собой на Шпицберген по нескольку пар разной обуви, чтобы каждый мог выбрать то, что считал наиболее для себя подходящим. Если тебе самому предоставляется выбирать обувь, то меньше сбиваешь себе ноги во время продолжительного похода.

В результате разных испытаний, Амундсен, Омдаль и Фойхт выбрали себе комаги, при чем остановились на них, так как эта обувь была практична и не мешала лазить взад и вперед между гондолой моторов и помещением для бензина.

Эльсворт и Дитриксон взяли камики с короткими голенищами, а я выбрал резиновые сапоги с длинными голенищами. Само собой разумеется, что каждый из нас и во время путешествия и после него был вполне доволен своею обувью и расхваливал ее самым восторженным образом. Таким образом, цель была достигнута.

По просьбе Роллс-Ройса мы пользовались „аэро-бензином“ Shell'я и маслом Wakefields Castrol R. И о том и о другом мы можем отозваться только с похвалой. Если моторы „N 25“ всегда начинали работать мгновенно в тех многих случаях, когда нам нужно было высвобождать аэроплан из ледяных объятий, при чем мы не прибегали к эфиру, то и Фойхту и Роллс-Ройсу следует за это воздать должную честь бензину.

Провиант.

Теперь я перехожу к нашему провианту. Так как многие не знают, что такое пемикан, то я вкратце поясню это. Пемикан вовсе не птица—как меня многие спрашивали—и не имеет ничего общего с пеликаном. Приготовляется он следующим образом. Мясо сушится при возможно низкой температуре, чтобы оно не потеряло своего вкуса, а затем перемалывается в порошок и смешивается с сухими и также перемолотыми в порошок овощами. Все размешивается в растопленном жире, а затем разливается по формам, где и застывает в твердую массу. Что полученное вещество очень питательно, можно судить по тому, что 5 килограммов мяса превращаются всего лишь в одно кило мясного порошка.

Наш пемикан был подарен нам фирмой De Danske Vin & Konservesfabrikker. Он был исследован профессором Торупом и оказался первоклассным по качеству.

При варке с водой пемикан превращается в кашу или в суп или в нечто среднее, смотря по количеству воды. 80 граммов пемикана на человека дают большую чашку очень хорошего супа. В мороз пемикан очень вкусен и в сыром виде. Небольшой добавочный паек в 40 граммов, который мы получали на ужин в последние дни, мы съедали, как хлеб, с шоколадом.

Наш шоколад был подарен нам шоколадной фирмой Фрейя и заказан по специальному рецепту. К сожалению,

Вытаскивание аэропланов на лед.

Поворачивание аэроплана.

Установка аэроплана около мастерских для сборки.

Сборка моторов.

мы не имели возможности использовать то указание о пропорции шоколада и воды, которое было напечатано фабрикой на обложке, а именно, 125 граммов, одна плитка на пол-литра воды. Мы брали $^1/_3$ плитки на 400 граммов воды, и, по нашему мнению, шоколад получался прекрасный! Когда позднее нам пришлось уменьшить хлебный паек, то мы заменили урезку добавлением в чашку шоколада неполной столовой ложки сухого молока Moliko, подарка фирмы De norske Melkefabrikker. Тогда шоколад казался нам напитком богов!

Сейчас я пишу эти строки и вижу снова сцену, которая повторялась каждое утро. Мы выползаем из спальных мешков и занимаем в кают-компании свои определенные места. Сидим и передергиваем плечами, чтобы прогнать холод, потираем руки. Громкий шум примуса предвещает тепло и пищу. Мы радуемся этому шуму, поглядываем на чайники, не кипит ли, не пенится ли вода. Ага, пузырьки пара начинают уже поскакивать! Благодетельное тепло разливается из нашего кухонного уголка по всему помещению и окутывает нас. Мы прикрываем выходной люк крышкой, чтобы удержать тепло у себя. Каждый из нас по очереди получает по три маленьких галетки на завтрак, чашки наполняются и идут кругом. Шесть пар рук смыкаются каждая вокруг своей чашки. Я еще сейчас чувствую, как тепло разливалось по рукам, распространяясь все выше и выше. Лица наклонялись над чашками и обогревались паром. Губы тянулись к шоколаду и осторожно прихлебывали его. Шоколад слал тепло по всему телу, по мере того как попадал в наши желудки. Начинались разговоры...

„Как это у них не было с собою кофе“, подумают многие из тех, кто прочтет эти строки. Нет, кофе мы с собой не брали! А если бы и взяли, то не прикоснулись бы к нему, пока у нас был шоколад. Мы — пять „новичков в полярных делах“ — готовы были дать себе обещание, что по возвращении домой никогда не будем

пить ничего иного за завтраком, кроме шоколада. Мы и говорили так. Но Амундсен только улыбался. Он ни разу не напомнил нам об этом, когда мы вечером 15-го июня, сидя в каюте на „Морской Жизни", не могли дождаться, когда, наконец, кофе будет разлито по чашкам!

Овсяные галеты тоже были специальным фабрикатом фирмы Saetre Kjaeksfabrikk в Осло. В дополнение к определенному количеству галет, которые мы должны были взять с собою, директор Кнутсен сунул нам на каждый аэроплан еще по коробке „печенья фру Клэусен". Как мы потом его за это благодарили! Галеты были не только превосходны сами по себе, но и, кроме того, как мы сейчас же рассчитали, они могли дать нам возможность проработать над попытками к старту на столько-то и на столько-то дольше, прежде чем нам пришлось бы отказаться от этих попыток и отправиться в поход до Гренландии.

В дополнение ко всему этому добрый приятель Амундсена, mr. Horlick, прислал нам на Шпицберген немного Horlicks Malted Milk — солодового молока в таблетках. Когда мы немного ослабели, то стали получать по десять таких таблеток в день на человека. Сначала предполагалось, что мы будем принимать каждый раз по одной таблетке через равные промежутки времени в течение всего дня. Я и начал с одной, которую принимал на ночь, залезая в свой спальный мешок. Но через несколко дней я так привык к этим таблеткам, что должен был вылезать из спального мешка, чтобы достать еще одну. Так как это было надоедливо, то я отставлял коробочку подальше, чтобы до нее нельзя было дотянуться. Но потом я уже не мог остановиться, пока не съедал штук пять или шесть,—они были вкусны, как хорошие конфекты,— и тогда я начал брать коробочку с собой в спальный мешок, потому что было скучно укутываться снова по плечи каждый раз, как мне хотелось еще таблетку. В результате,

я не мог лежать спокойно и спать, пока все десять не оказывались у меня в желудке! В то время, когда мы по очереди караулили всю ночь в полном одиночестве, дежурный получал экстра-паек из 10 таблеток солодового молока, которые и варил около двух часов ночи, превращая их в чашку горячего чая, как мы это называли, во-первых, потому, что напиток напоминал по виду чай с молоком, а во-вторых, потому, что вкусом он походил немного на чай. Мы очень ценили эти таблетки и чувствовали, как они нас подкрепляют.

Наш список провианта, рассчитанный на полный рацион, имел такой вид:

На человека:

Пемикана 400 *г* в день	На 30 дней	12	*кг*
Шоколада 2 плитки по 125 *г*	„	7,5	„
Галет 125 *г* (12 штук)	„	3,75	„
Moliko — сухое молоко 100 *г*	„	3	„
Солодового молока 125 *г*	„	3,75	„
Всего на человека на 30 дней		30,00	*кг*

Список нашего остального снаряжения был таков:

На человека: рюкзак, содержащий в себе перемену белья, состоящую из фуфайки, подштанников, одной пары чулок и одной пары толстых носков. Спички в непромокаемом мешке, механическое огниво, нитки и иголки, чашка и ложка. Затем в пределах дополнительных двух килограммов можно было взять с собой в мешок табак, трубку, дневник, кепку или другие вещи частного пользования.

Из обуви брались лыжные сапоги и еще пара сапог по выбору.

Одна пара лыж, одна пара палок и одна лямка. Каждый из нас должен был взять с собой по финскому ножу.

*

Список так называемого „общего снаряжения на каждый аэроплан“ был таков:

1 брезентовая лодка.
1 сани.
1 медицинский ящик.
1 палатка.
Запасные ремни для лыж.
Запасные ремни из свиной кожи для саней.
1 примус с алюминиевым котлом (большим).
1 коробка запасных частей и игл для примуса.
30 литров керосина.
Мета-аппарат и ящик с таблетками.
1 килограмм мази для сапог.
Брезентовые перчатки, швейные кольца, большие иглы, нитки.
1 шаровой секстант.
1 карманный секстант (для поездки на санях).
1 искусственный горизонт.
Сверток карт.
Навигационные таблицы.
1 вахтенный журнал.
1 доска для карты.
1 циркуль.
2 транспортира.
Карандаши.
1 бинокль.
6 маленьких и 4 больших дымовых бомбы.
1 пистолет для выстреливания их.
1 указатель дрейфа.
1 солнечный компас.
1 дробовик и 200 патронов.
1 винтовка и 200 патронов.
1 пистолет Кольта с 50 патронами.
1 электрический карманный фонарь.
Запасные части для моторов по особому списку.
Инструменты для мотора „ „ „

1 топор.
1 деревянная лопата.
1 пила.
Канаты.
Якорь для льда.
1 запасная палка для лыж.
1 бидон для бензина.
1 воронка для бензина.
1 воронка для масла.
1 килограмм анилина.
$^1/_2$ мешка осоки.
Мазь для лыж.
3 испытательных шара (наполненных).
3 пары снежных башмаков.

Вес не позволил нам взять с собой запасные лыжи. На тот случай, если бы запасные лыжи понадобились нам только к концу похода, когда останется мало провианта и всё можно будет собрать на одни сани или положить в рюкзаки, полозья саней были сделаны как лыжи, и их очень легко можно было снабдить запасными ремнями для ног. Но случись какое-нибудь несчастье с лыжами в начале нашего похода, тогда наше положение было бы хуже. На этот случай мы и брали с собой снежные башмаки. Их можно было взять большой запас, так как они почти ничего не весят. Интересно заметить, что несчастье как-раз и произошло. Дитриксон потерял обе свои лыжи, а Омдаль одну, когда они провалились сквозь лед и скинули с себя под водой лыжи. Течением их сейчас же утащило.

Для распределения по весу между обоими аэропланами у нас еще были с собой:

1 большой и 1 маленький кинематографический аппарат.
600 метров фильм.
2 фотографических аппарата с пленками и пластинками.
1 насос для бензина с длинным шлангом.
Паяльный аппарат Бема с патронами.
Карты полярной области.

Перевозка машин от Италии до Шпицбергена.

Прежде всего мы занялись поисками судна, которое могло бы перевезти наши большие ящики с аэропланами и все остальное из Норвегии на Шпицберген. Для этого требовалось, в то время года, когда мы собирались ехать, такое судно, которое могло бы итти во льдах. Если бы мы взяли какое-нибудь другое, то могли рисковать запозданием, совершенно не входившим в наш расчет. Из шести больших ящиков моторные части во всяком случае должны были итти в трюме. Отправка всего палубным грузом была совершенно недопустима. Корабельный маклер Axel Lorentzen, который в этом отношении был нашим советчиком и помощником, раздобывал нам планы на синей бумаге одного судна за другим, а я сидел дома и играл с бумажными моделями ящиков, придавая им самые изумительные положения как в вертикальной, так и в горизонтальной плоскости. Наконец мы получили план „Хобби". Я в это время уже отказался от погрузки ящиков с моторами в трюм и решил, что придется вынимать гондолы для моторов из ящиков, грузить их в трюм и там закреплять как можно лучше. Но данные нам размеры люков „Хобби" показали, что ящики как-раз войдут в трюм. Радость моя была велика! Четыре остальных ящика можно было, в конце концов, оставить и на палубе. В результате, мы зафрахтовали „Хобби", считая с 5-го апреля.

Мы думали, что будет довольно легко перевезти аэропланы к нам в Норвегию, но рассчитали неверно. Скоро мы в этом и убедились. Суда каботажного плавания заходили в 10 — 20 портов и забирали немного груза здесь, немного груза там. От этих судов приходилось отказаться. Одно голландское пароходное О-во предложило нам взять аэропланы за 50% обычных фрахтовых ставок до Амстердама. Это было соблазнительно, но тогда нам пришлось бы везти их на лихтерах до Роттердама,

чтобы потом отправить на пароходе, идущем в Нарвик за рудой. Мы пробовали также и другие пути, но без результата.

И вот, в один прекрасный день Лорентцен прекратил все наши поиски во всех концах света и сказал: „Нужно будет сделать нам самим что-нибудь!“

Он наметил такой по величине пароход, какой ходит обычно из Англии в Средиземное море. Было рассчитано, что такой пароход, кроме наших ящиков с крыльями и корпусами аэропланов на палубе и ящиков с моторами и многих ящиков с запасными частями в трюме, может еще взять около 2 000 тонн соли. Затем он вычислил, что́ может стоить круговой рейс Англия—Средиземное море—западный берег Норвегии, с добавлением за переход в Сицилию для погрузки соли и лишний переход до Ливорно для погрузки наших аэропланов. Из этого вычиталось то, что мог дать фрахт за уголь и за соль, и мы готовы были предложить разницу за перевозку нашего груза.

Оставалось только получить чертежи пароходов, которые были „в позиции“. (За это время я в совершенстве изучил жаргон фрахтовщиков.) Опять та же игра с моделями для исследования, пролезают ли ящики с моторами через люки и есть ли защищенное место на палубе для ящиков с несущими поверхностями и с корпусами. Ведь, приходилось проходить через Бискайю!

Наконец, „на рынке“ появился подходящий пароход, а именно, „Вага“ под командой капитана Эриксена.[1] Пароход мог быть в готовности в Ливорно в подходящее время и, к счастью для нас, принадлежал Норвежско-Русскому Пароходному О-ву, которое согласилось на предложенную нами ставку без всяких разговоров. Общество проявило по отношению к нам большую любезность также и в другом.

[1] „Вага“ — один из шести пароходов Det Norsk-Russiske Dampskibsel, смешанного о-ва, в котором половина акций принадлежит Аркосу и Северолесу. *Прим. перев.*

В середине января Дитриксон ездил на заводы Marina di Pisa и делал пробные полеты на „N 24“. Омдаль приехал в Пизу, после того как пробыл некоторое время на заводах Роллс-Ройса, где изучал моторы. Дитриксон вернулся домой в середине февраля, но Омдаль остался в Пизе для дальнейшего ознакомления с аэропланами, чтобы потом итти на „Ваге“ со всем нашим грузом. Я сам ездил в Италию в феврале и совершил пробные полеты на „N 25“. К концу моего там пребывания приехал из Америки Руал Амундсен, и наши продолжительные письменные конференции могли, наконец, быть заменены устными.

По спешном возвращении домой, были даны распоряжения об отправке в Тромсе нашего разнообразного и сложного снаряжения, заказанного у многих различных поставщиков. В следующие за тем дни ящики с нашей маркировкой потекли потоком по большей части северо-европейских линий сообщения; кое-что прибыло также из-за океана. Осло, Берген и Тооньем были наиболее важными пунктами. Когда стортинг отпустил необходимые средства на то, чтобы военное судно „Фарм“ могло быть поставлено в наше распоряжение, то значительная часть наших грузов, поступающих через Осло, была переадресована на Хортен для экономии наших расходов по дальнейшему фрахту. За эти дни я научился ценить телефон и понял, какое это изумительное изобретение! Но относился к нему с похвалой не всегда: центральная станция в Осло работает круглые сутки. А Руал Амундсен начинал мне звонить для отдачи приказов на текущий день еще до 8 часов утра. К этому времени Амундсен уже давно позавтракал и начинал свой рабочий день. Я же еще не успевал покончить с ночью!

В Тромсе наш „заведующий материальной частью“ Цапфе сложил всё на склады. Когда мы проверили все вещи по спискам, всё оказалось в порядке.

Мы должны были принять „Хобби“ 30-го марта. Судно стояло тогда еще у мастерских без цилиндров у мотора.

Во вторник мотор был приведен в порядок. Но когда судно должно было подойти к набережной, чтобы начать погрузку, то мотор работал так, как-будто он едва мог повернуть винт на валу. Объяснялось это тем, что на судне переменили винт и поставили новый слишком большой. Пришлось отбуксировать „Хобби" обратно и поставить старый винт. К счастью, „Вага" немного запоздала из-за шторма. Поэтому заминка с „Хобби" особого значения не имела. Так как в Тромсе не было никаких кранов, то нам пришлось направить „Вагу" в Нарвик.

В течение среды 1-го апреля на „Хобби" было погружено всё то, что должно было итти в трюме, и мы отошли ночью в Нарвик, куда и пришли в четверг вечером.

В пятницу, 3-го апреля, в 6 часов утра пришла „Вага". Ящики—к нашей великой радости—ничуть не пострадали. Правда, на пути „Вагу" потрепало раза два, но капитан Эриксен забывал тогда, как он сказал, интересы Общества и убавлял ход.

В пятницу после полудня все наши ящики были уже на берегу и погружены на железнодорожные платформы, чтобы их можно было подвезти под краны и таким образом начать погрузку „Хобби". Ящики с запасными частями пошли в трюме.

Когда мы начали грузить ящики с моторами в трюм, то оказалось, что данный мне просвет люков был вымерен от внешнего края самой рамы. Ящики не проходили в люк, даже если мы их ставили на ребро. Тогда мы вынули гондолу для моторов из ящика, который разделили на две части, спустили сперва в трюм нижнюю часть, потом поставили в нее гондолу для моторов и, наконец, опустили вниз верхнюю часть.

В течение субботы мы погрузили один ящик в большой трюм и сейчас же занялись устройством настила для ящика с несущими поверхностями, который должен был встать поперек этого люка. Так как задняя мачта стояла на фут больше вперед, чем было показано на чертеже, то мы

опять-таки не имели возможности использовать свободное пространство для установки обоих ящиков с крыльями один за другим вдоль судна, как предполагалось раньше. Это было еще более тяжелым ударом. Нам приходилось или ставить один ящик поперек судна на перила, где он выдавался бы на $1^1/_2$ метра в каждую сторону, или же нанимать еще одно судно. Я обратился к одному О-ву, которому принадлежал маленький пароход, стоявший в Нарвике. С меня запросили около 20 000 крон за то, чтобы доставить один ящик с несущими поверхностями на Шпицберген. У меня поэтому не оставалось большого выбора.

В ночь на воскресенье для нашей экспедиции едва не настал конец. На море разбушевался ураган необычайной силы. И он обрушился на ящики с крыльями и корпусами аэропланов, а также на остававшийся ящик с мотором, которые были погружены на железнодорожные платформы, стоявшие на запасном пути. Сторож, которому были даны соответствующие инструкции, забил тревогу; прибежали на помощь служащие экспедиционной конторы, и в результате удалось привязать ящики к платформам, а платформы к набережной. Еще не успели закончить эту работу, как вагон с ящиком, где был мотор, без всякого спроса покатился по набережной, гонимый ветром, потому что на мгновение отпустили тормоза. Но, к счастью, на полупути он очутился за ветром, под защитой какого-то сарая, и остановился, не успев столкнуться со штабелем досок.

Если бы сторож не поднял так быстро тревоги, то, без сомнения, некоторые из ящиков были бы снесены в море! К тому времени, когда заканчивалась работа по привязыванию ящиков, ветер достиг такой силы, что людям приходилось передвигаться с величайшей осторожностью, чтобы самим не быть снесенными ветром с набережной. Объяснить такой сильный ветер можно тем, что высокие горы закрывали ему выход из гавани.

Многие суда с рудой, стоявшие в порту, были сорваны ветром со швартовов и потерпели аварии.

Так как свежий ветер задувал в течение всего воскресенья, то нам пришлось повременить с погрузкой. В понедельник мы погрузили второй ящик с мотором и оба ящика с крыльями. Задний мы поставили вдоль судна и предпочли поместить передний поперек, так как он, вследствие изгиба в профиле палубы, стоял немного выше и дальше того места, где „Хобби" обычно черпал воду бортом, когда волны хлестали через палубу.

Во вторник, 7-го апреля, в полдень были погружены также и оба корпуса аэропланов и поставлены поверх ящиков с крыльями. Рабочие дни были у нас несколько длинноваты, но все шло хорошо, а это было самое главное!

Палубный груз „Хобби" казался нагроможденным ужасно высоко, если подумать, что нам нужно было итти по Ледовитому океану. А когда я думал, что́ может значить для нас всякая авария, — отказ от экспедиции в этом году, — то мне становилось как-то не по себе! Конечно, всяким предостережениям и конца не было! Но командир „Хобби", капитан Хольм, и его лоцман, специалист по плаванию во льдах, капитан Иогансен, которого я в течение немногих дней нашего совместного пребывания научился необычайно ценить, думали, что все обойдется. Правда, они прибавляли: „Если нам повезет!"

Нагрузка верхней части не была уж такой страшной, но все же этот момент был довольно серьезен, так как палубный груз нагроможден был чересчур высоко. Как только мы отошли от набережной и стали развивать ход, мы нарочно положили очень круто руля, чтобы посмотреть, будет ли судно держаться прямо. „Хобби" кренился значительно меньше, чем я ожидал. Я предполагал, что нас немного покачает в Вестфьорде (Vestfjorden), пока мы не выйдем в Тьельсунд (Tjellsund). Но, к счастью, море было совершенно спокойно. Если судить по тому, что мы позднее пережили, то нам оставалось только благодарить

за это. Имей мы тогда возможность наблюдать за головоломными упражнениями „Хобби“ в раскачивании, мы, наверное, не пустились бы в путь по Ледовитому океану! Мы бы лучше наняли еще одно судно, как я упоминал выше, и имели бы сегодня на 20 000 крон больше долгу!

Мы пришли в Тромсе в среду, 9-го апреля, в 9 часов утра. Для всех нас это был торжественный день, для меня не меньше чем для других. Приехали Руал Амундсен и остальные члены экспедиции. „Фарм“ тоже пришел! Впервые мы все собрались вместе. Я почувствовал облегчение, когда с этого дня Амундсен принял на себя непосредственное командование, но, однако, в течение 24 часов мне еще пришлось предпринимать самостоятельные решения.

В течение дня Амундсен просмотрел все снаряжение, и то, что было заказано в Тромсе, было перенесено на борт. Над этим мы проработали целый день и ночью могли начать готовиться к выходу в море.

В Нарвике во время погрузки я напоролся правой ногой на гвоздь. Так как мне было больно ступать, то этот день в Тромсе был для меня тяжелым днем. Но хуже всего было то, что многие развлекали меня рассказами о том, что в результате такой раны от гвоздя может быть заражение крови или что-нибудь подобное, и о том, что такие вещи уже случились с тем-то и с тем-то. Для меня же такое заражение во всяком случае означало, что я окажусь негодным для полета, и этого одного было вполне для меня достаточно!

Я дал себе обещание, что в другой раз, когда на мне будут башмаки с резиновыми подошвами, я буду далеко обходить старые доски от ящиков. К счастью, все прошло довольно скоро.

Одна газета открыла, что четверг был для экспедиции счастливым днем, так как мы снялись со Шпицбергена в четверг и в четверг же вернулись обратно на „Морской Жизни“. Я могу прибавить к этому, что некоторые из

нас уехали из дома в четверг и что экспедиция отправилась из Тромсе тоже в четверг, а эти два этапа имели для нас большое значение.

В страстной четверг около 5-ти часов утра вышли мы из Тромсе во главе с „Фармом". На „Хобби" мы продолжали укреплять палубный груз, и я лег спать только в 7 часов утра. В половине десятого я проснулся от крика: „Сигналы с „Фарма"!" Предполагая такую возможность, я лег спать совсем одетый и потому был на палубе раньше, чем успел открыть хорошенько глаза. Сигнальщик вызывал нас по семафору, стоя на крыше радио-телеграфной будки „Фарма". Я ответил, и сигнализация началась.

Когда с мостика „Фарма" увидели обмен сигналами, то круто положили право на борт. Я успел принять: „Мы идем к . . . . "; последнее слово, дающее смысл всему сигналу, пропало, так как в это время при крене помешала задняя мачта „Фарма". Сигнальщик не видел моего сигнала о повторении, так как в спешке я не взял семафорных флагов, а отвечал просто руками. Но он, наверное, увидел что-то похожее на „понято", так как спрыгнул с крыши, и „Фарм" исчез. Будь у „Хобби" пар для гудка, я бы поспешил прогудеть: „повторите", но теперь мне нужно было бы сначала передать в помещение для мотора, чтобы дали в гудок воздух. Поэтому я отказался от этой мысли, предполагая, что в маневрах „Фарма" не было ничего серьезного. Я слышал что-то о правильном створе буйков по другую сторону фарватера и подумал, что „Фарм" хочет произвести проверку девиации компаса.

Так как „Фарм" нагнал бы нас при своем более быстром ходе, то мы продолжали путь по фьорду во избежание опоздания. Тем временем, „Фрам" замаячил опять в глубине фьорда. Так как он шел на запад от своего пути, то я понял, что у него какие-то другие намерения. Мы повернули кругом и последовали за ним, но было уже поздно, и он исчез из виду. Тогда мы решили, что он пройдет

с западной стороны Птичьего острова, и пошли вперед снова, надеясь встретить его там.

Не успели мы выйти в море, как попали в сильное волнение. Как качало „Хобби"! Ящик с крыльями, лежавший поперек перил и выдававшийся за борта, окунался в воду то одним, то другим концом. Я все время осматривал закрепляющие канаты на ящиках, не ослабли ли они от раскачивания. Был полдень, и мы шли при боковой качке. Вдруг передний ящик начал хлябать. Он отползал вбок на несколько футов по направлению к бак-борту и опять возвращался, смотря по тому, куда кренился „Хобби". Сейчас же руль на борт, и мы пошли в разрез волны тихим ходом! Теперь судно держалось хорошо, и мы могли обвязать ящики дополнительными канатами.

Положение было неприятное. От „Фарма" никаких следов! Там на нем были метеорологи, у них было радио, и они могли получать сообщения о погоде. А я отдал бы все, что угодно, чтобы узнать, будет ли погода лучше или еще хуже! Я долго думал о том, не пойти ли нам обратно, но это означало бы, что нам придется отказаться от перевозки всего нашего груза на „Хобби", так как единственное утешение лоцмана было, что мы не можем рассчитывать на лучшую погоду в это время года. Много дорогого времени ушло бы на зафрахтование вспомогательного судна и на перегрузку тяжелых ящиков. С другой стороны, на карту ставилась вся экспедиция, и я подумал об Амундсене! Будь это обыкновенные ящики, с каким угодно грузом, то, пожалуй, ничего, если бы море забрало их, но, ведь, это были наши аэропланы!

Увидев, как „Хобби" хорошо держится в разрез волны, я подумал, что мы сможем еще раз воспользоваться этим маневром, если нам придется очень круто. Геофизический Институт обещал нам хорошую погоду, и мы порешили поэтому снова направиться на север, когда кончили перевязывать ящики. Было еще и другое, о чем я думал, когда нам приходилось совсем туго. За некоторое время

до отъезда из Осло я был вызван в морское министерство, где мне сообщили, что там не решаются посылать „Фарм“ в Ледовитый океан в это время года, боясь не за самое судно, но за его экипаж, если случится какое-нибудь несчастье. Я ответил, что „Фарм“ и „Хобби“ пойдут вместе, и „Хобби“ всегда сможет оказать помощь. Приблизительно в это же время звонили от корабельного маклера „Хобби“ и высказывали сомнение, что едва ли морской контроль разрешит „Хобби“ итти с палубным грузом не из-за самого судна или его груза, но из-за команды. Я успокоил тем, что „Фарм“ и „Хобби“ пойдут вместе и что „Фарм“ сможет оказать помощь, если что-нибудь случится. Как ни трагично было наше положение, но я не мог удержаться от улыбки при мысли о том, что приключилось с нами на пути! Первое, что мы сделали—это полным ходом разошлись в разные стороны, и в результате каждый из нас оказался предоставленным самому себе!

Но, с другой стороны, мне показалось, что так даже лучше, если „Фарма“ нет поблизости. Амундсену было бы тяжело, не будучи самому на борту „Хобби“, видеть, как нас валяет, не быть с нами вместе и не знать, что мы всегда — или по крайней мере пока — оказываемся господами положения!

В ночь на пятницу погода улучшилась, ветер стал несколько стихать, но волнение все еще было значительное. Когда „Хобби“ время от времени несколько выходил из курса, он получал сильные удары под корму, что́ нередко заставляло меня выскакивать на палубу, чтобы посмотреть, как обстояли дела. Из-за этого я спал не больше часа под ряд.

В субботу утром мы прошли к западу от Медвежьего острова, не видя самого острова, так как временами был густой туман. Здесь мы прошли через первый лед, который был типичным „тарелочным льдом“.

Днем стало задувать с юго-востока, и ветер мало-помалу засвежел. Пока качало умеренно, мы ничего не

могли возразить против этого, так как ветер был как-раз с кормы, и мы хорошо шли. Около полудня море так разбушевалось, а ветер так посвежел, что перед нами, как и перед многими моряками до нас, возникла дилемма: как долго мы сможем итти по тому же направлению, не поворачивая в разрез волны? Мы изменили курс, чтобы как можно скорее достичь льда у Южного мыса (Sydkap). Только бы нам войти в него, море там будет спокойно! Как я говорил, мы шли хорошим ходом и потому предпочитали продолжать итти. Если бы море стало еще более бурным, так что мы не смогли бы дольше итти, то, может-быть, было бы уже слишком поздно поворачивать судно в разрез волны. Когда мы во время такого маневра повернулись бы боком, то волны стали бы перекатываться через судно, и возможно, что мы потеряли бы тогда палубный груз. Проделать этот поворот поэтому нужно было бы заранее.

Иногда „Хобби“ глубоко уходил носом в воду, и волны захлестывали до квартер-дека. Нас теперь очень качало, не плавно и приятно, а сильными внезапными взмахами, так что веревки врезались в планки, лежавшие между ними и углами ящиков. Одним из таких толчков перебросило рулевого через рулевое колесо и прижало к поручням на подветренной стороне мостика. Он сильно расшибся и долгое время был неспособен к работе. Штурман утешал нас тем, что может быть еще хуже, когда мы окажемся на мелком месте!

Я так боялся, как ни разу в жизни, и в глубине души надеюсь никогда больше не оказаться в таком положении! Я боялся не за свою жизнь. Пока еще не было никакой опасности. Но я боялся за наш палубный груз, за аэропланы. Если бы ящики были полны золота, они могли бы спокойно отправляться за борт. Но аэропланы мы должны были довезти! Экспедиция не могла не состояться в этом году. Я снова порадовался, что суда потеряли друг друга из виду. „Фарм“ не мог бы оказать нам

Крыло несут к месту сборки.

Сборка аэроплана.

Матросы с „Фарма“ помогают в сборке аэроплана.

Навинчивают пропеллер.

никакой помощи; находившиеся на борту были бы только зрителями.

Вечером в страстную субботу ветер перестал крепчать и в течение ночи стих. На первый день пасхи, вечером, мы вошли в лед и рассчитали тогда, что мы находимся приблизительно против середины Шпицбергена. Правильнее было бы при обычных условиях держать курс прямо открытым морем на северо-запад, пока мы не оказались бы на высоте Кингс-Бэя. Но в море продолжалось еще порядочное волнение, шедшее теперь с юго-запада. Спустившийся здесь туман тоже говорил скорее за то, что нам не следовало бы сворачивать. Но для нас лёд означал спокойное море и безопасность для палубного груза. Поэтому у нас не оставалось никакого сомнения в том, что̀ нам нужно делать. Надеясь увидеть землю, мы вошли в лед, держа курс на берег. По мере того как мы углублялись в лед, волнение становилось все меньше и меньше и, наконец, стало совсем слабым. От всей души я возблагодарил лед! Около 11 часов мы уже не решались итти дальше, так как ничего не было видно. „Хобби“ был отведен в густой лед, и мы остановились там на ночь.

Если бы даже теперь и было трудно добраться до Кингс-Бэя при таком густом тумане, все же мы были в безопасности на несколько часов, и я заснул, как убитый, едва положив голову на подушку. В шесть часов утра мы уже снова шли. Туман был всё еще такой же густой. Если не считать наблюдения над полуденной высотой солнца, произведенного в страстную субботу, мы во время пути ни разу больше не наблюдали солнца. Полуденная высота солнца тоже не могла быть точно определена, так как горизонт из-за мглы не был ясен. Поэтому мы не решались подходить ближе к земле и шли вдоль нее, насколько позволяли просветы между льдинами. Наши курсы колебались поэтому между северо-востоком и северо-западом. Предположив, что мы уже

находимся на траверзе Кингс-Бэя, мы направились прямо к земле, приготовившись бросать лот. Теперь мы видели достаточно далеко впереди себя, чтобы успеть остановиться во-время. Вдруг будто занавес отдернулся со стороны штирборта, и при слабом солнечном сиянии мы увидели в образовавшийся просвет северный мыс Земли Принца Чарльза. Хольм и Иогансен могут с большим основанием гордиться своими отсчетами по циркулю и вообще своей способностью к навигации! У нас верный курс! Мы даем полный ход и выходим через мгновение на пространство, залитое солнечными лучами.

Позади нас лежал туман, высокой серой горной стеной. Море было тихо, „как заглохший пруд“, а впереди открывался Кингс-Бэй. Как мы обрадовались! Мы смотрели друг на друга, улыбались и облегченно, глубоко перевели дух. Какое удивительное чувство! Мы добрались! Ничто теперь не остановит экспедиции! Как будут раздосадованы теперь все сомневающиеся! Им не придется расхаживать по улицам и переулкам и выкрикивать: „Я был прав!“ Но над всеми чувствами преобладало чувство благодарности за то, что нам было суждено благополучно дойти и тем доставить Амундсену большую радость.

Мы сейчас же побрились, и наши физиономии возобновили знакомство с пресной водой. Затем сейчас же опять на палубу, чтобы взглянуть, не пришел ли „Фарм“! Во время пути перед нами, конечно, постоянно был вопрос: „Где же может быть „Фарм“?“ Мы держали даже об этом пари, но, мне кажется, от радости забыли о них.

Да, он стоял там у кромки льда! „Хобби“ предстояло еще пробраться через ледяной пояс. Это было тяжело, и нам казалось, что дело подвигается ужасно медленно. У нас все замирало внутри от желания подойти поближе и объявить: „Мы здесь, и все в порядке!“ Наконец-то мы протискались через лед и пошли вперед. Мы видели, что на „Фарме“ волнуются. Я прошел на нос, залез на

палубный груз и стал махать фуражкой в знак того, что все обстоит благополучно. Это верно поняли. Громкое ура донеслось до нас! Военный флаг спустился и подтвердил тем наше предположение, что за нас боялись. Как только „Хобби“ ткнулся носом в лед, мы все соскочили. Амундсен подошел к нам с широкой улыбкой. Мы знали и понимали, как рад он был. И все наши страхи и треволнения были тотчас же забыты.

В Кингс-Бэе.

Было досадно, что лед лежал так далеко. При нашем прибытии он был настолько крепок, что ни одно из судов не могло его пробить. На следующий день стояла теплая погода, и он сделался рыхлым, так что „Кнут Сколюрен“, хотя и с большим трудом, но все-таки пробил в нем проход. Так как „Сколюрен“ должен был разгружаться, то „Хобби“ не мог подойти к пристани в течение нескольких дней. У нас не было времени ждать, пока „Сколюрен“ кончит разгрузку. Поэтому мы решили попытать счастья с лебедками и кранами „Хобби“. Однако, они не были приспособлены для поднятия тяжелых предметов. Они были электрическими и действовали только полным ходом вперед или назад. От этого получались сильные толчки. Чтобы уменьшить их, мы натянули тали вместо одного троса.

Для уменьшения веса корпусов, мы удалили прежде всего упаковку.

Так как передняя лебедка не могла пронести корпуса через ящик с крыльями, который выдавался за перила, то мы должны были поднимать оба корпуса задней лебедкой. „N 25“, стоявший сзади, был первым поднят и спущен вниз. Он удачно спустился на лед, и „N 24“ последовал за ним.

Мы повернули задний ящик с крыльями, чтобы он не выдавался за перила, и поставили оба ящика на попа,

чтобы освободить люки. Гондолы моторов были подняты и опущены прямо на свои места на корпуса аппаратов.

Тем временем матросы с „Фарма“ устроили скат с берега на лед и протащили по нему корпуса аппаратов вверх на предназначенное для их монтировки место.

Наши вспомогательные средства для монтировки не могли быть лучше. С одной стороны, была механическая мастерская, с другой — кузница с большим помещением, предоставленным в наше распоряжение. Там у нас были верстаки и рабочие инструменты.

Для переноски несущих поверхностей нам обязательно нужно было подойти к пристани, но это не было так уж спешно, ибо у нас было достаточно работы с приведением в порядок моторов.

Тем временем матросы с „Фарма“ вырубали лед вокруг пристани и очищали проход, чтобы суда могли легче обменяться местами.

Как-раз, когда мы окончили работу по сборке моторов, „Сколюрен“ отошел от пристани, и на его место встал „Хобби“. Несущие поверхности лежали на одном уровне с нижней частью пристани, а потому было сравнительно легко перенести их на берег.

Под руководством Шульте-Фролинде мы принялись сейчас же за монтировку „N 24“, и аппарат начал принимать форму аэроплана.

Переноска на берег машин была закончена без малейших повреждений, и вообще все материалы ничуть не пострадали за все время долгого пути от Marina di Pisa до Кингс-Бэя. Поэтому в тот день у нас были все основания быть довольными.

Пока Шульте-Фролинде, Фойхт и Цинсмайер оканчивали монтировку, Грин и Омдаль продолжали свою работу над моторами.

После того, как все было изучено и испробовано, и моторы долго проработали медленным ходом, я смог, наконец, получить ответ на очень волновавший меня

вопрос, поставленный больше полугода тому назад, когда мы начали свои подготовительные работы: как машины будут скользить по снегу? Перед площадкой, на которой происходила монтировка, было достаточно места для пробного пробега, и я предпринял его 9-го мая. В самом начале аппарат сидел, конечно, несколько крепко, но освободился сейчас же, как только его подтолкнули. Я испытал чувство облегчения, убедившись, как легко скользит аппарат. Ведь, для нас все заключалось в том чтобы он не зарывался глубоко в снег и не скользил тяжело!

Аэропланы подобной величины никогда раньше не были испытаны на снегу, и мы строили всё на одних предположениях. Если бы они обманули нас, мы сели бы здорово! Прошлой осенью мы составили программу своих работ и вплоть до сегодняшнего дня выполняли ее. Мы были готовы в начале мая, чтобы стартовать в последней половине мая, как и обещали.

Этот день поэтому был для меня самым значительным днем за все время нашей экспедиции, и легко можно понять мои чувства, когда я после пробы сообщил Амундсену: „Мы готовы к старту, когда это будет угодно капитану!“

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

Отчет о „N 24“ от момента старта до того, как мы 26-го мая присоединились к „N 25“ и его экипажу

(Написано Лейфом Дитриксоном)

Я нахожусь сейчас на юге Норвегии, где жара стоит прямо тропическая. Перед моими окнами цветут розы всевозможных оттенков, и воздух буквально насыщен ароматом цветов. У края сада начинается море и простирается,—насколько хватает глаз—гладкое, как зеркало, прозрачное и зовущее.

И я хочу рассказать в немногих словах о пережитом нами за полет к полюсу. Прошлое кажется мне таким далеким, таким далеким, все это как-будто сон. Настоящий момент — действительность. Это напоминает мне такое же, а может быть, и еще более сильное чувство, бывшее у нас в дни, проведенные в ледяной пустыне, чувство, что счастливые дни, прожитые в Кингс-Бэе у нашего друга директора Кнутсена, — только плод нашей фантазии.

Но передо мной лежит моя записная книжка, с краткими заметками на каждый день, и я надеюсь, что с ее помощью мне удастся дать правильное представление о тех событиях, которые мне выпало на долю описать.

Я начну выпиской из моего дневника за 21-ое мая „Восточный бриз, ясно, прекрасные условия для старта. Надеюсь, что великий день настал. Попробуем стартовать с грузом в 3 100 килограммов, но готовы и уменьшить его". Это было написано утром 21-го, и моей надежде суждено было осуществиться. Метеорологи предсказывали, что состояние погоды в полярном бассейне. хорошее; аэропланы были нагружены и приведены в полную готовность. После обеда участники экспедиции, про-

вожаемые друзьями и жителями Кингс-Бэя, отправились к аэропланам. Были сделаны последние приготовления, инструменты установлены и, наконец, моторы пущены в ход. За полчаса, нужные для прогревания моторов, мы попрощались с друзьями и знакомыми, и с большой благодарностью приняли пожелание „счастливого пути" от представителей рабочих с копей и команды „Фарма". Наш неутомимый друг, директор Кнутсен, доказал на деле свою заботливость к нам и искренность пожеланий: он положил нам в аэроплан сверток с бутербродами, холодным мясом и яйцами вкрутую, а также целую коробку чудесных овсяных галет, испеченных женой директора Клэусена в Олесунде. Как позднее оказалось, эта провизия пришлась нам очень кстати.

Наконец, оба аэроплана были готовы. Омдаль сообщил, что моторы в порядке, а Эльсворт наладил свои навигационные и метеорологические инструменты. „N 25" стоял носом к выходу из фьорда, как и должен был произойти старт, а „N 24" несколько дальше на берегу, параллельно к линии берега, чтобы избежать сильного ветра от пропеллера „N 25" и вызываемого этим снежного вихря. Наконец, он сполз по вырубленному скату на лед, и „N 24" нужно было направить по кривой, чтобы вывести на то же место. Однако, было не так-то легко повернуть тяжело нагруженную машину на целых 90°. Одновременно с тем как мотор медленно тянул вперед машину, приходилось поворачивать ее, напирая на хвост. Но рук, желавших помочь, было много, даже слишком много! Сквозь шум мотора я вдруг услышал звук, сказавший мне яснее слов, что один из рядов заклепок на днище аэроплана лопнул. Но аппарат был уже приведен в надлежащее положение. Народ быстро раздался по сторонам, и аэроплан скатился на лед по следам „N 25". Директор пизанской фабрики, Шульте-Фролинде, безусловно слышал подозрительный звук, когда шов лопнул; это было видно по его испуганному лицу, хотя звук был слышнее в аэро-

плане, чем снаружи. Думаю, что он успокоился, увидев, что мы двинулись в путь, но я улыбнулся про себя его невольному испугу. Для меня дело было ясно! Я знал, что часть заклепок в днище выскочила, но не знал сколько. Все же я решил, что это не представит особых затруднений при спуске и подъеме, даже с воды, так как по пути к полюсу мы облегчим свой вес, израсходовав свыше 1 000 килограммов бензина и масла. Кроме того, было возможно, что мы спустимся на лед и будем подниматься тоже со льда, тогда течь в корпусе не будет играть никакой роли. С другой стороны, починка отодвинула бы старт на неопределенное время. Снова наступил бы период, когда мы только и делали бы, что каждую минуту выглядывали из окон, какая стоит погода, да и опасность встретить туман все увеличивалась бы. Над всем была лишь одна мысль: „Теперь или никогда!“ И полет начался.

Было решено, что „N 25“ поднимется первым. Из глубины фьорда дул слабый бриз, но, чтобы избежать поворота тяжело нагруженной машины на 180°, мы должны были сперва попробовать стартовать к *выходу* из фьорда. Мы остановились поэтому посреди льда и стали надевать свои костюмы для полета, в которые мы не хотели облачаться до самого последнего момента, чтобы не разогреться до начала полета. Вдруг мы увидели, что к нам приближается со страшной скоростью „N 25“, направляясь мимо нас в глубину фьорда; оба мотора вращались с предельной скоростью, и аэроплан бежал всё быстрее и быстрее. Было сразу видно, что старт удастся! Но мне некогда было смотреть, что будет дальше. Я не успел надеть даже очки и перчатки, потому что лед все больше и больше опускался под нами. Вокруг нас вода покрывала лед на целый фут, а, кроме того, Омдаль сообщил, что она быстро просачивается в аэроплан. Этого было уже слишком много за один раз, и я сейчас же пустил в ход все 720 сил „N 24“. Он немного постоял, как бы

в раздумьи, но затем потихоньку стал скользить вперед; вода на льду исчезла, и с все возрастающей быстротой мы понеслись по ровной покрытой снегом поверхности льда. Высокий ледник в глубине фьорда, казалось, несся на нас с ужасающей скоростью! Но один взгляд на измеритель скорости на доске с инструментами успокоил меня: ход был ровный, все время ускоряющийся. Когда стрелка показала скорость больше 110 километров в час, я понял, что аэроплан можно поднять на воздух, но для большей уверенности подождал, пока стрелка не показала 120 километров в час, и только тогда заставил машину медленно подняться.

Какое было захватывающее чувство очутиться, наконец, в воздухе! Заманчивое путешествие началось! Пора приготовлений кончилась.

Наше восхищение перед работой машины было безгранично. Как упоминалось выше, мы были готовы выбросить часть груза, т.-е. бензина. Аэроплан по контракту должен был поднимать 2 500 килограммов полезного веса, мы же подняли 3 100. Длина стартового разбега была, как мы позже узнали, приблизительно 1 400 метров, но могла, если бы это понадобилось, быть значительно короче.

Как только нос „N 24“, после длинного и осторожного поворота, был обращен к выходу из фьорда, я начал искать „N 25“. Просто удивительно, как трудно бывает заметить с одного аэроплана другой в воздухе. Наконец, мы увидели его, а на „N 25“ тоже, очевидно, искали нас, потому что сделали поворот, пока не заметили нас совсем около себя. Мы заранее основательно обсудили всевозможные положения, в которых могли очутиться, и через все красной нитью проходило намерение по возможности держаться вместе. Поэтому всякие письменные приказы были ненужны, и единственное письменное распоряжение на тот случай, если бы мы, вопреки всему, все-таки потеряли друг друга, заключалось в следующих словах:

„В случае, если машины или их команды потеряют контакт друг с другом, то, на основании соглашения, „N 24“ и его команда продолжают операции под командой лейтенанта Дитриксона. Лейтенант Дитриксон уполномачивается именем его величества норвежского короля вступить во владение землей, буде таковая будет открыта“.

И все время, пока мы скользили по воздуху к северу вдоль западного берега Шпицбергена, мимо Семи Ледников и дальше мимо Датского и Амстердамского островов, нашим общим желанием было, конечно, чтобы счастье сопутствовало нам и помогло бы ни на минуту не потерять из вида друг друга! Это желание укрепилось еще более при виде густых туч туманных образований, которые очень скоро повстречались нам и принудили нас подняться на высоту 1 000 метров, где нас встретило сияющее голубое небо и солнечный свет. Туман же лежал под нами, как шерстяное море, простиравшееся к северу так далеко, насколько хватал глаз.

Было условлено, что полет до северного берега будет считаться пробным, чтобы обе машины могли вернуться в Кингс-Бэй, если не все будет в порядке; в противном же случае мы должны были продолжать полет. С чувством большого облегчения я увидел, что „N 25“ продолжает свой путь к северу и что, следовательно, у него все в порядке. Однако, вскоре я заметил, что термометр холодильника от нашего заднего мотора, установленный вместе с другими инструментами на доске перед пилотом, показывает, что температура воды угрожающе поднимается. Всегда практичный Омдаль был так предусмотрителен, что провел звонок от моего места в помещение для бензина и в гондолу моторов, и не успел я нажать кнопку, как Омдаль уже стоял возле меня. Я указал на термометр, который все время поднимался, и Омдаль исчез, как ракета. Он феномен, что касается поворотливости в аэроплане, где, скромно выражаясь, место очень ограничено! Я оглянулся назад и увидел, что створки холо-

дильника не совсем открыты; но даже и после того, как они были открыты настежь, температура все еще продолжала подниматься. Показатель прошел 100°, и я понял тогда, что мы должны будем спускаться. В небольшие просветы в тумане мы видели под собой подвижный лед, спуск на который означал во всяком случае порчу аэроплана. Температура поднималась дальше, и последнее, что я видел, было 115°, затем термометр лопнул, а моя надежда упала до нуля. Я опять позвонил Омдалю, но он, однако, не сразу пришел, и я понял, что он очень занят. Вместе с тем я изумлялся, что задний мотор все еще продолжает действовать хорошо. Правда, я уменьшил число оборотов до 1 600, но каждую секунду ждал, что услышу треск. А как же обстоит дело с передним мотором? Радиатор у обоих моторов общий, но термометры показывают температуру воды после того, как она прошла через мотор, так что на передний мотор была еще надежда. Термометр холодильника от этого мотора висит вверху в гондоле моторов, вне контроля пилота. Как мне показалось от волнения, прошли минуты, прежде чем Омдаль снова появился и на мой полный страха вопрос, в чем дело, уверил меня, что все „all right“. Но я-то знал, что это „all right“ по меньшей мере преувеличено, после того как видел, что температура поднялась выше 115°! Впрочем, я знал также, что пока мотор действует без всяких перебоев, и что, если кто-нибудь может заставить его провертеться еще несколько необходимых нам часов, то это исключительно Омдаль. Я надеялся, что при самом осторожном ходе можно будет поддержать движение мотора. И по мере того как проходила минута за минутой без катастрофы, уверенность моя возростала.

Так бок-о-бок продолжали лететь эти мощные птицы на север к неизвестной, холодной, негостеприимной полярной области, которая веками служила целью стремлений и усилий многих людей, туда, где столь многие потерпели поражения после нечеловеческих страданий, лишений и

борьбы, но где были одержаны хотя и немногие, но все же великие победы.

Невольно приходила в голову мысль о разнице методов между нашим путешествием и прежними экспедициями. Впервые Руал Амундсен ввел новый элемент — воздух, как путь для передвижения — в полярных исследованиях, если не считать попытку симпатичного шведского исследователя, Андре с его воздушным шаром в 1897-м году, об исходе которой никогда ничего не узнало человечество. Сможет ли мир когда-либо воспользоваться нашим опытом? По моему мнению, это зависело от того, будет ли у аэропланов возможность опуститься во время полета. Если годные для спуска места будут встречаться не через слишком большие промежутки, то я был убежден, что наше предприятие закончится благополучно. В противном же случае шансы на это, само собою разумеется, будут невелики. Но сейчас вот эти годные для спуска места и являлись наиболее неопределенным пунктом во всей экспедиции! Люди, которых мы наперед считали компетентными, высказывали противоречивые мнения о полыньях и свойствах льда. Общим в этих мнениях было то, что мы не могли полагаться ни на одно из них. Ведь, никто до сих пор не рассматривал положения вещей на севере с точки зрения пилота! Это было нам вполне ясно. Но мы могли полагаться на свои аэропланы и на то, что они, даже в самом худшем случае, вынесут нас в целости, не опускаясь вовсе.

Я полагаю, что все мы во время полета думали о том, с каким трудом прежние экспедиции проходили километр за километром, карабкаясь через высокие торосы и затрачивая целые дни утомительных переходов на обходы полыней, преграждавших им путь, или перебираясь через них в утлых лодочках, которые должны были тащить за собой. А в противоположность им мы, трое в каждой машине, сидим и едва заметным движением руки, без затраты физической силы, управляем аэропланами, кото-

рые несут нас и всё наше снаряжение через все преграды со скоростью нескольких километров в минуту! Фритьоф Нансен в своем отчете о попытке достичь с Иогансеном полюса, оставив „Фрам“, упоминает о том, что он часто хотел иметь крылья, чтобы перелететь через эти бесконечные торосы. И вот мечта осуществилась! Пока мы можем держаться в воздухе, торосы нас не смущают.

Но вернемся к нашему полету. Море тумана простиралось дальше на север, чем мы предполагали сначала, и хотя это не мешало самому полету, однако, все же препятствовало определению дрейфа и скорости, что было довольно досадно.

Эльсворт рассказывал мне после, что он был совершенно очарован этим перелетом над морем тумана. Там, куда на туман отбрасывалась тень от нашего аэроплана, образовывалось двойное радужное кольцо, и в середине его ясно и отчетливо выделялся силуэт „N 24“. Это явление сопровождало нас всё время в течение нашего полета над туманом и производило очаровательное впечатление. Руал Амундсен наблюдал то же самое с „N 25“.

Только за 82° северной широты туман исчез, и мы снова полетели над бесконечными ледяными полями, которые с однообразием расстилались во все стороны, куда только ни хватал глаз. Высота нашего полета колебалась между 1 000 и 3 000 метров.

Лед выглядел совсем иначе, чем я его себе представлял. Вместо больших, тянущихся на многие километры льдин, мы видели ледяное пространство, разделенное трещинами и торосами на небольшие участки неправильной формы, куда невозможно было спуститься. А полыньи? Вместо них были какие-то узкие, извивающиеся, как червь, трещины, тянувшиеся по ледяной поверхности, где возможность спуска тоже была совершенно исключена. Я лично надеялся, что, по мере приближения к нашей цели, льдины станут больше и ровнее. Но время шло, а ледяная равнина под нами не подвергалась никаким

сколько-нибудь значительным изменениям. И несмотря на это, несмотря на то, что с нашим задним мотором происходило что-то странное, я чувствовал себя вполне спокойным. Ровный гул обоих наших моторов Роллс-Ройса, не изменявшийся ничуть, внушал мне безусловное доверие к ним, к этим моторам, которые можно считать высшим достижением доведенной до совершенства конструкции и британской точности. А спокойствие было необходимо, как это поймет каждый летчик!

Одно обстоятельство выдвигалось постоянно, когда речь заходила о полете к полюсу: и это был мороз, который, по мнению говоривших, должен был быть совершенно невыносимым для команды аэропланов. Поэтому спешу сообщить, что мороз нас ничуть не беспокоил. Даже на пилота, который более прикован к своему месту, чем другие, он не оказывал никакого влияния. Это объясняется, конечно, тем, что наша одежда была выбрана заботливо, благодаря хорошему знакомству начальника нашей экспедиции с царством мороза. Я особенно боялся за ноги и за руки, но наша одежда, описание которой дано в другой главе, блестяще выдержала испытание...

Но час шел за часом, прошло уже 8 часов с начала полета. При скорости в 150 километров в час мы должны были бы уже быть вблизи полюса. Вопрос был лишь в том, насколько силен был противный ветер, иными словами: какова была наша действительная скорость? Но что же было нам делать? Ведь места для спуска все еще не находилось! И Омдаль, приблизясь ко мне, в первый раз за весь полет озабоченно покачал головой, взглянув на ледяные пространства под нами. И вдруг мы увидели в первый раз с тех пор, как попали около Шпицбергена в туман — голубую воду, блестевшую под лучами солнца и чуть покрытую рябью от свежего бриза. Мы едва верили своим глазам! И вот „N 25“ взял курс прямо на соблазнительную воду и стал понемногу опускаться. Мы последовали за ним. Полынья была, повидимому, доста-

точно велика для спуска, но сужения и льдины разделяли ее на несколько частей. Лед вокруг совершенно не годился для спуска, и вид его был всё хуже и хуже, по мере того как мы опускались. Во время одного из поворотов я увидел, что „N 25“ приземлялся, вернее сказать, садился на воду в небольшом рукаве полыньи, где, как мне показалось, было чрезвычайно тесно. Во всяком случае, я понял сразу, что там место только для одного аэроплана, и потому сделал небольшой круг и спустился немного южнее, прямо на настоящее маленькое озерко — идеальное место для спуска. Спустившись, мы тихим ходом подошли к самой большой льдине, где „N 24“ и был причален. Я сразу же обратил внимание на то, что задний мотор остановился сам, как только я стал спускаться.

Первое изумительное зрелище, представившееся нашим глазам, когда мы только-что пристали ко льду, был морской тюлень — морской заяц — высунувший из воды свою круглую голову и с обычным любопытством разглядывавший нас. Я не знаю, кто более удивился: тюлень или мы! Но мы никогда не слыхали о животной жизни в таких высоких широтах, где мы сейчас находились, а тюлень, вероятно, не видел аэропланов ни здесь ни южнее.

Мы, разумеется, сейчас же выскочили на лед, чтобы посмотреть, где „N 25“ и его команда. Я заметил направление, в котором находилось место его спуска, и решил, что мы от него на расстоянии $^3/_4$ мили.[1] Зрелище, которое встретило нас, когда мы взобрались на самый высокий торос, было и печально и странно. „N 25“ нигде не было видно. Но зато, насколько хватал глаз, во все стороны, не считая полыньи, от которой мы отошли, простирался лед и только лед. И какой лед! Не было ни больших ни даже маленьких ровных льдин, а со всех сторон закрывали горизонт целые холмы льда и высокие торосы. Правда,

[1] Норвежская миля — 11 километров. *Прим. перев.*

Дитриксон, Омдаль и Эльсворт на „N 24“.

Эльсворт перед стартом.

Омдаль перед стартом.

необходимые вещи и спальные мешки. Мы взяли с собой также ружье и револьвер на тот случай, если к нам пожалует медведь. Мы видели тюленя, и потому можно было опасаться, что здесь бродят медведи. Омдаль должен был заняться исключительно мотором, в случае необходимости прибегая к помощи Эльсворта и моей; но вообще мы оба должны были стряпать, производить наблюдения, ходить на разведку и время от времени выкачивать воду из аэроплана. Течь была меньше, чем я предполагал, но все же настолько велика, что мы предпочли ночевать в палатке. Палатка у нас была маленькая и легкая, сделанная из тонкого аэропланного брезента. Пол был из того же материала. В ней было хорошо и уютно, пока горел примус, но когда снег таял от тепла палатки, то „пол“ становился сырым. А дров или хворосту и бересты у нас не было!

Около полудня — всё еще 22-го числа — небо затянуло тучами, и мы потеряли из виду „N 25“. Эльсворт и я из-за полнейшего незнакомства с полярным льдом решили, что мы устроились здесь совсем хорошо и надежно. Однако, Омдаль, несколько знакомый со льдом еще со времени своего пребывания на Аляске, не чувствовал особого доверия к полынье, хотя считал, что новый лед, на котором мы находились, защитит нас от возможной подвижки льда.

К вечеру небо прояснилось на короткое время, и нам показалось, что мы снова видим верхушку „N 25“. Потом опять небо затянуло тучами, и изредка шел снег. Теперь нам стало ясно, что лед находится в постоянном движении. Всё же полынья была настолько широка, что нам пока нечего было бояться, что лед затрет нас. Но нас больше всего беспокоила судьба „N 25“ и его команды. Мы обсуждали и строили всевозможные предположения. Если бы все было в порядке, то они, конечно, прилетели бы сюда к нам, где можно без труда опуститься. Если же с машиной что-нибудь случилось, то они пришли бы

к нам пешком. Ибо нам казалось, что они должны были увидеть наш флаг. Но так как они не появлялись, то мы решили, что у них, так же как и у нас, какая-нибудь починка.

Всю ночь на 23-е мая была метель. Омдаль возился с мотором, Эльсворт и я выкачивали воду и вообще выполняли выпавшую на нашу долю работу. Течь, повидимому, становилась всё больше и больше. Вероятно, в каком-нибудь шве образовался лед, и шов расходился всё шире и шире. Дул северный бриз при температуре около — 10° С.

Днем начало проясняться, и к концу дня солнце сияло с безоблачного неба. Я сделал в течение дня два удачных наблюдения, хотя искусственный горизонт, взятый с собой Эльсвортом, был очень мал и вообще неудачен по конструкции. Я обратил на это внимание еще на Шпицбергене, но тогда уже нельзя было раздобыть новый. Должен признаться, что я был разочарован результатами наблюдений. Я думал, что мы находимся гораздо ближе к полюсу. Думаю, что и другие разделяли мое огорчение! Если судить по времени полета и нашей скорости, то надо предполагать, что дул очень сильный встречный ветер. Но в то время мы были вполне уверены, что скоро починим мотор и сможем лететь дальше на север.

Среди дня мы снова увидели „N 25“. Он теперь уже гораздо ближе, и мы видели, что гондола для моторов закрыта брезентом и над ней развевается флаг. Если бы только хорошая погода продолжалась еще некоторое время, то они д о л ж н ы были бы увидеть нас! Мы время от времени пытались привлечь их внимание, зажигая дымовые бомбы, и несколько раз стреляли из ружья.

Та часть полыньи, где мы находились, замерзала всё больше и больше, но мы смотрели на это в общем с радостью, так как думали, что нам удастся подняться со льда.

К вечеру мы увидели, что нас заметили с „N 25“, потому что там стали махать флагом. Это был употребляемый во флоте сигнал для начала переговоров по телеграфному ключу. Я не стал медлить, и скоро связь между нами была налажена. Расстояние было еще настолько велико, что нам пришлось прибегнуть к биноклю, а так как его часто приходилось протирать, то сигнализация заняла много времени. Но в конце концов мы разобрали следующее сообщение: „Мы вмерзли в 20 метрах от полыньи, стараемся высвободиться. Если ваше положение безнадежно, то идите к нам, захватите пищу, топор, измеритель дрейфа. Машина О. К.“.[1] Мы отвечали: „Предполагаем сможем подняться со льда, но у нас сильная течь, продолжительное пребывание на воде невозможно“.

Я думаю, немногие могут себе представить, каким облегчением для нас был обмен сигналами друг с другом! Я невольно с благодарностью подумал о морском образовании, полученном Рисер-Ларсеном и мною, которое сделало возможным такой обмен сигналами.

Всю ночь на 24-е мая шел снег, дул свежий ветер и было 11° — 12° мороза. Мы страшно мерзли в своей палатке, которую ветер продувал насквозь. Шутя мы называли ее „наша тропическая палатка“! Спальные мешки были, правда, хороши, но они предназначались только для лета. У нас были с собою грелки „Therm'x“, действовавшие превосходно, но так как мы решили, что нам нельзя тратить бензин зря, то отказались от уюта натопленной палатки. Летя на север, мы очень экономили бензин, и теперь у нас оставалось на полбочки больше половины нашего первоначального запаса. Но никто, ведь, не знал, сколько бензина понадобится нам на обратный путь.

В течение дня (24-го мая) наш „фьорд“ совсем замерз. Течь все увеличивалась. Но мы смотрели с радостью

[1] Краткое обозначение—в порядке. *Прим. перев.*

на образование льда вокруг машины, потому что теперь „камбалы" опирались на него, не давая аэроплану погружаться глубже, даже если бы мы перестали выкачивать воду, так как работа у помпы отнимала много времени и не давала нам заняться каким-нибудь другим более важным делом.

К вечеру Омдаль переменил клапаны, и мы решили, что теперь мотор в порядке. Что он при сильном морозе и, главное, при сильном ветре, который мешал согреванию гондолы, не хотел работать, не очень заботило нас. Ведь весна уже наступила, и температура должна была вскоре начать подниматься.

Но движение льда нас беспокоило. Нам показалось, что торосы на другой стороне нашего „фьорда" сильно приблизились, и весь „ландшафт" постоянно менялся. На всякий случай мы решили вытащить „на берег" все свои запасы и снаряжение. Мы сейчас же принялись за эту работу, и в течение утра всё было перенесено на льдину—к нашей палатке.

Тем временем лед стал приходить всё в большее и большее движение. Но мы с радостью заметили, что благодаря такому дрейфу аэропланы всё больше и больше сближались. И мы единогласно решили попробовать еще раз завязать сношения с командой „N 25". Нам очень хотелось узнать подробно об их положении и посоветоваться с нашим начальником, единственным из всех нас, кто был знаком с подвижным льдом и потому мог правильно судить о нашем положении.

Так как нам при том неопределенном положении, в котором мы находились, не хотелось бросать из своего снаряжения больше чем заставляла необходимость, то мы сперва попробовали нагрузить нашу брезентовую лодку провиантом и пр., а затем поставить ее на сани. Ведь, к такому методу мы и должны были бы прибегнуть, если бы нам пришлось отправиться на юг пешком. Но пройдя с превеликим трудом по торосам всего около двух-

сот метров, мы поняли, что так нам никогда не добраться до „N 25“, и поэтому решили нести с собой только самое необходимое в спинных мешках. Но все же на каждого пришлось приблизительно по 40 килограммов. Имея такой груз на спине, мы и отправились в путь на лыжах. Мы пробирались между высокими торосами и глыбами льда и тащились по совершенно фантастической по своей неровности поверхности, где, конечно, невозможно было итти на лыжах. Затем мы снова надевали их и пробегали через полыньи, затянутые новым льдом, прогибавшимся под нашей тяжестью. Это было и страшно и утомительно, и я не мог не подивиться на Эльсворта, который, ведь, не умел ходить на лыжах. Он, кроме многих своих иных прекрасных качеств, еще и спортсмен в лучшем смысле этого слова. Омдалю пришел на помощь опыт, полученный им в Аляске. Он особенно умело находил самые удобные и надежные переходы. И мы благополучно продвигались вперед. „N 25“ был виден всё яснее и яснее. Мы прошли уже с полдороги, как вдруг длинная полынья, покрытая совсем тонким новым льдом, загородила нам путь. Полынья эта была около четверти мили (2,5 километра) шириной и простиралась в обе стороны так далеко, насколько хватал глаз. А на другой ее стороне стоял „N 25“. Мы находились так близко от него, что Рисер-Ларсен и я могли легко обмениваться сигналами по семафору, не прибегая к биноклю. Нам было сообщено, что они считают переправу невозможной. Поэтому не оставалось ничего иного, как возвращаться той же дорогой. Но, прежде чем отправиться в обратный путь, мы сговорились, что будем сигнализировать друг другу завтра в 10 часов утра по С.Г.В.

После семи часов утомительного пути мы пришли к „N 24“. Он стоял всё в том же положении, в каком мы его оставили, и мы все трое стали укладываться спать. Был собачий холод, но мы все-таки немного поспали — уснули крепко впервые после того, как поки-

нули Шпицберген. К этому времени мы уже больше свыклись со своими спальными мешками, а, ведь, надо много упражняться, прежде чем научишься влезать в них, как следует, в такой толстой одежде, какая на нас была. Когда нужно было ложиться спать, мы надевали на себя как можно больше всякой одежды.

25-е мая началось при такой же безнадежно пасмурной погоде, как и предыдущий день. Иногда начинал валить снег. Темпертура стояла около—10° С. После тщетных попыток пустить задний мотор в ход Омдаль должен был переменить еще несколько выпускных клапанов, но мотор все-таки не хотел работать. В нем не происходило буквально никакого сжатия. В 10 часов утра по С.Г.В. с „N 25“ сигнализировали, что с небольшой ношей и при крайней осторожности нам можно будет пройти к ним. Мы отвечали, что сначала хотим попытаться пустить в ход мотор и попробовать поднять „№ 24“ на льдину, на которой стояла наша палатка, где он мог бы уцелеть при всяких обстоятельствах. И мы принялись поэтому за вырубание наклонной плоскости, по которой можно было бы втащить аэроплан на лед. В это время нам еще раз сигнализировали с „N 25“, что им потребуется наша помощь, как только мы кончим свою работу. На это мы ответили, что надеемся скоро закончить работу и тогда при первой же возможности отправимся к ним на помощь.

Но задний мотор попрежнему как был, так и оставался в неисправности. Сжатие было плохое, и Омдаль, в надежде, что нам удастся все-таки пустить его в ход, поливал поршни горячим маслом и поставил в гондолу для моторов все грелки „Therm'x“. Полынья, на которой мы опустились, теперь почти совсем закрылась, а торосы, стоявшие на другой стороне, были уже не так далеко от нас: положение наше было не из веселых. До сих пор у нас на завтрак и на ужин были лишь бутерброды, данные нам перед стартом директором

Кнутсеном, плюс чашка шоколада. Обед же наш состоял из чашки пемиканового супа; но вместо трех четвертей плитки на человека, как было рассчитано раньше, мы взяли всего две плитки. На всякий случай мы стали теперь бережливее обращаться и с галетами, выдавая всего по шесть галет на человека два раза в день, хотя еще никто из нас и не подозревал, что нам придется пробыть здесь несколько недель.

Мы сидели опять в палатке после утомительного дня и наслаждались вечерней трубкой табаку, как вдруг у меня стало жечь глаза, и я принялся отчаянно моргать. Сначала я подумал, что виной всему дым, но жжение не проходило. Даже наоборот, оно становилось всё хуже и хуже. Слезы градом катились, и глаза жгло. Не было сомнения, что у меня начиналась снежная слепота. Она появилась неожиданно, без всякого предупреждения. Ведь, почти все время было пасмурно и шел снег, так что мне и в голову не пришло надевать снежные очки! Таким образом, мне приходилось дня два быть калекой, и я должен признаться, что такое положение показалось мне довольно мрачным. Мне оставалось только одно: залезть в спальный мешок и закрыть глаза. И, несмотря на сильную боль и страх, природа взяла свое, и я заснул, утомленный телесными и духовными испытаниями последних дней.

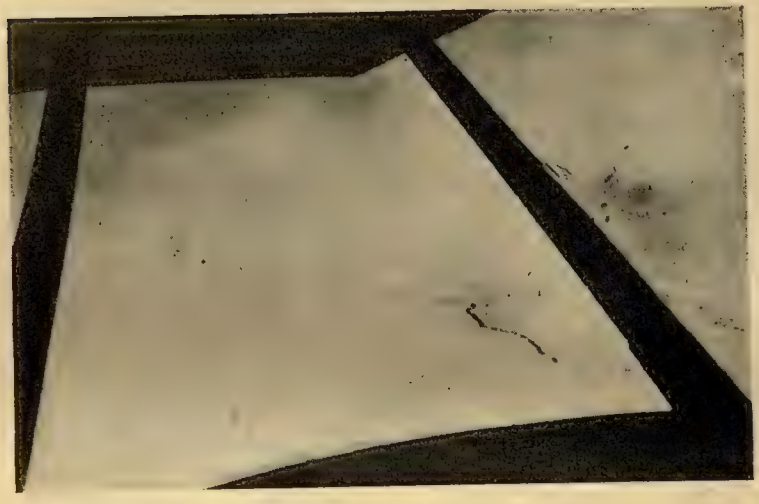
Проснулся я только на следующий день с тяжелой головой. К своей радости, я мог открыть глаза. Было 12 часов, но я не имел понятия о том, ночь это или день. Другие спали, но Эльсворт скоро проснулся и сказал, что сейчас, должно-быть, день, потому что он забрался в свой мешок только около 11 часов вечера и спал долго. Глаза у меня немного болели, однако, я мог смотреть и поэтому сейчас же надел снежные очки. Мы наскоро поели и стали снова пробовать пустить мотор в ход. Мы бились, бились, но он оставался бездыханным. Вероятно, он настолько разогрелся, что пружины

поршня заело, и Омдалю понадобилась бы целая неделя, чтобы снять цилиндры и произвести починку. После такого открытия нам оставалось делать только одно. Нужно было отвести аэроплан в безопасное место, а самим попробовать добраться до „N 25“. Мы думали, что соединенными усилиями можно будет привести его в порядок в течение двух-трех дней, а потом Фойхт мог бы пойти с Омдалем и помочь ему починить наш задний мотор.

Поэтому мы пустили в ход передний мотор и вывели с его помощью аэроплан на скат, насколько возможно дальше. Эльсворт и Омдаль делали героические усилия, чтобы повернуть аппарат, а я помогал мотором и рулями. Но что могли сделать трое людей с такой огромной машиной? Мы вытащили почти весь аэроплан на лед, и только хвост и задняя часть корпуса оставались в воде. Теперь он во всяком случае не мог затонуть, а новый лед загородит дорогу подвижному льду и помешает ему раздавить аэроплан за наше отсутствие. Мы решили, что наш аппарат стоит довольно хорошо, и стали приготовляться к переходу к „N 25“. Лед на полынье все еще не был достаточно надежен, но зато „N 25“ стал теперь еще ближе к нам. Нам хотелось сделать свои мешки как можно более легкими, но все же они вытягивали каждый свои 40 *кг*. Ведь невозможно было сказать заранее, сколько времени мы пробудем в пути! Нам все казалось, что вот и то-то нам будет нужно и вот без того-то нам не обойтись. Наконец, мы тронулись в путь. Мы пошли прямо через полынью, хотя часто вид у нее был прескверный! Омдаль шел во главе, за ним я, сзади всех Эльсворт. Как только больше нельзя было уже итти по новому льду, нам пришлось карабкаться то вверх, то вниз по высоким торосам, где лыжи нужно было тащить на себе вдобавок ко всему остальному грузу. Поэтому мы старались держаться как можно ближе к полынье, и всё шло прекрасно, пока мы не подошли уже совсем

„N 24“ перед стартом скользит на назначенное место.

Последние приготовления.



Трещины во льду. Снято с „N 24“.

„N 25“ решает опускаться. На снимке ясно видны широкие трещины, в одну из которых и опустился „N 25“.

сверху мы видели, что состояние льда плохое, но то, что мы увидели теперь, подействовало на нас подавляюще и чрезвычайно нас поразило! Мы невольно содрогнулись, но вместе с тем были и очарованы дикостью и красотой этой картины. Но действительность сейчас же напомнила о себе. Ведь надо было искать „N 25“ и прибегнуть к помощи бинокля. Мы некоторое время старательно искали и, наконец, увидали лопасть пропеллера и кусок крыла, торчавшие из-за какого-то тороса. Расстояние до „N 25“ было определено нами приблизительно в 8—10 километров, и мы решили отправиться туда, как только поедим. Я ничего за весь путь не пил и не ел, да мне и не хотелось. Но теперь голод стал заявлять о себе, и бутербродам директора Кнутсена было оказано должное. Затем Омдаль принялся за дорогие его сердцу моторы. Эльсворт посвятил себя метеорологии, а я наспех определил высоту солнца, которая дала мне, приблизительно, 87°50′ северной широты.

Так как наш аэроплан, как нам показалось, был в безопасности, то мы с Эльсвортом решили пройти к „N 25“. Мы предполагали, что, держась вдоль полыньи, пройдем все расстояние в какие-нибудь полтора часа. На всякий случай мы захватили с собой брезентовую лодку, но не взяли ни провианта ни разного снаряжения. Прежде чем отправиться в путь, мы водрузили на вершине одного тороса наш флаг.

Итак, мы с Эльсвортом отправились в путь и на своем горьком опыте впервые познакомились с тяжестью переходов в полярных льдах. Мы думали, что пройти к „N 25“ будет трудно, но на деле это оказалось еще труднее. Мы карабкались через торосы, таща за собой брезентовую лодку, с которой нам приходилось быть чрезвычайно осторожными, чтобы не прорвать ее о какую-нибудь острую льдину. Мы то употребляли лодку как мост, перебрасывая ее через узкие трещины во льду, наполненные мелкими кусками льда и ледяной кашей, то пробивались в ней

сквозь новый лед на более широких полыньях. И, наконец, на одной большой полынье мы вполне использовали лодку, проплыв в ней порядочное пространство. Изредка между торосами показывался „N 25“, с каждым разом всё ближе и ближе. И вдруг мы увидели, что один из его пропеллеров работает. Тогда мы поняли, что команда, а, вероятно, и аэроплан целы, и так как новый лед, загораживавший нам дорогу, был совершенно непроходим, то мы решили итти назад к „N 24“. И после тяжелого перехода, не раз проваливаясь по пояс в воду, мы вернулись обратно, усталые и измученные.

Здесь нас ждал Омдаль с горячим шоколадом, и мы с истинным удовольствием принялись за еду. Пока мы ходили, Омдаль выяснил, что некоторые из выпускных клапанов заднего мотора заело и что большинство из них нужно заменить запасными клапанами, которые мы привезли с собой. Эта работа, по его расчетам, должна была занять 2 — 3 дня. Но вода стала замерзать вокруг аэроплана, и мы поэтому повернули его кругом, чтобы он стал носом к полынье и можно было бы выйти на открытое место при помощи переднего мотора.

Скоро сказка сказывается, но не скоро дело делается; ведь, нам надо было вырубать лед вокруг аэроплана, и над этим мы проработали до седьмого пота! Все же приблизительно через три часа усиленной работы аэроплан был приведен в то положение, какое нам было нужно. Теперь возникал вопрос, заметила ли нас команда „N 25“? Мы считали, что они видели наш флаг, но, конечно, не могли утверждать этого. И если всё у них в порядке, то они прилетят к нам, как только произведут точные наблюдения. Мы, во всяком случае, были уверены, что они увидят нас, если взлетят и будут держаться на небольшой высоте. Нам ничего не оставалось делать, как только привести, возможно скорее, мотор в порядок и приготовиться к старту в самое короткое время. Поэтому мы разбили палатку „на берегу“ и перенесли туда все

близко ко второму аэроплану. До него было уже рукой подать, и мы считали себя в полной безопасности, как вдруг я очутился по горло в воде. Я заметил, что лыжи свалились у меня с ног и исчезли, но мешок, который, как было сказано выше, весил 40 *кг*, мешал страшно. Проваливаясь, я закричал и увидел, как Омдаль быстро повернулся. Но едва я успел увидеть его лицо, как он тоже исчез, словно по волшебству! И вот мы оба барахтаемся в воде! Я успел бросить ружье на лед и старался удержаться за край льдины, но лед ломался несколько раз под моими пальцами, пока, наконец, я не уцепился как следует. Я старался делать как можно меньше движений, зная, что Эльсворт сейчас же подоспеет к нам на помощь, если только сам не провалится. Течение было очень сильное и подтягивало ноги под лед, так что носки сапог касались его. Вылезти без посторонней помощи, имея на плечах такой тяжелый мешок, было делом совершенно безнадежным. Попробовать же скинуть мешок я не решался, не зная, что с Эльсвортом. Омдаль стал кричать в надежде, что команда „N 25“ услышит его и придет на помощь. Но тут появился Эльсворт, который, увидев, что мы провалились, спасся тем, что бросился на старый лед. Он приблизился ко мне ползком и протянул лыжу, при помощи которой я осторожно и быстро добрался до крепкого льда. Я поспешил снять с себя мешок с драгоценным содержимым и кинуть его на лед, а затем с помощью Эльсворта выбрался и сам. Затем Эльсворт кинулся к уже ослабевшему Омдалю. Я вскочил на ноги и побежал туда же, насколько позволяли мои истощенные силы. Омдаль уже так измучился, что было крайне трудно вытаскивать его. Я перерезал ремни его рюкзака, пока Эльсворт поддерживал Омдаля, и, наконец, соединенными силами нам удалось вытащить его на лед. Он был в таком состоянии, что не мог стоять на ногах! Можно сказать: мы счастливо выпутались и остались живы только благодаря присутствию духа Эльсворта и его проворству! Поэтому

почетное отличие, полученное им позднее — золотая медаль за благородный поступок — порадовало Омдаля и меня не меньше, чем самого Эльсворта. Такая награда была вполне заслужена!

Наше спасение стало возможным единственно благодаря тому, что мы предусмотрительно не надели лыжных ремней, а только всунули ноги в петли, и что на нас были спасательные пояса, предварительно надутые воздухом. И как же я благословлял эту предосторожность! Как курьез можно рассказать, что спасательные пояса были куплены Ризер-Ларсеном и мною в Будё, уже по пути на север. К нам на пароход пришел какой-то человек и представился фабрикантом спасательных поясов „Тефис“ (Tethys). У него с собой был образец, который нам очень понравился, и мы заказали себе шесть штук таких поясов. Замечательно, как жизнь полна случайностей.

После приблизительно 40-минутной ходьбы мы, наконец, дошли до „N 25“. Нас встретили там очень радостно, и после того как мы с Омдалем выпили по рюмке спирту и переменили белье и платье, у нас у всех развязались языки. Вопросы и ответы сыпались на трех различных языках. Я хорошо помню, как я сказал, пожимая руку Руалу Амундсену: „Я рад видеть вас снова!“ Это просто выражение, фраза, которая в общежитии не значит ничего. Но я думаю, что Амундсен понял меня! В этих простых словах, а еще больше в рукопожатии была выражена большая радость соединиться вновь с любимым начальником, предусмотрительность, опыт и большой талант которого сочетались с энергией, преодолевающей все трудности! И мне послышалось то же неподдельное чувство в словах Амундсена: „И я тоже очень рад!“ Итак, мы все трое с „N 24“ добрались целыми и невредимыми и могли сообщить, что наш аэроплан, по крайней мере, пока что́, находится в безопасности и может быть в несколько дней соединенными усилиями всех нас приведен в порядок для полета.

Но и состояние „N 25“ было тоже таково, что только соединенными усилиями мы могли спасти его из затруднительного положения! Он, ведь, должен был спускаться во что бы то ни стало и поэтому стоял значительно хуже, чем „N 24“, но зато его оба мотора были в полном порядке. Если бы аэропланы не были снесены льдом так близко друг к другу, то нам, конечно, не удалось бы соединиться, и тогда ни одна из команд в отдельности не смогла бы подготовить свой аэроплан к старту.

Даже теперь, когда нас было шестеро, нам казалось загадкой, каким образом, с нашими примитивными инструментами, нам удастся вытащить аэроплан на ближайшую большую льдину, что́ мы наметили себе предварительной целью! Но тут как-раз и проявился вполне весь большой опыт и вся изобретательность нашего начальника. И оказалось, что даже самое невероятное может быть совершено шестью людьми, когда они борются за свою жизнь! Для многих из нас уже давно стало ясно, что нашим единственным спасением было приведение одной или обеих машин в порядок для старта. Поход пешком на юг — какой бы путь мы ни избрали — имел минимальные шансы на успех! Команда „N 24“ имела возможность в этом ясно убедиться на основании своего недавнего опыта.

Наша работа и наша жизнь в последующие недели изображены в другой главе. Я прибавлю только, что мы, после нескольких дней работы над „N 25“, были обмануты в своей надежде привести в порядок „N 24“. Вместо этого нам пришлось жестоко работать дни и ночи над спасением „N 25“. Это была положительно игра в кошки-мышки. Но в ней ставкой была жизнь или смерть!

Вначале мысль о том, что наш аппарат должен будет остаться во льдах, была для нас очень горькой. Но по мере того, как проходило время, и трудность борьбы вставала перед нами во всей своей силе, чувство это понемногу ослабевало. Особенно же, когда стало ясно, что бо́льшая часть бензина, предназначенного для „N 24“

ушла на передвижение и попытки к старту на „N 25".

Выяснилось также, что из-за недостатка мест для спуска приходится для обратного полета стартовать только на одном аэроплане. Риск непредвиденного спуска уменьшался при этом наполовину, а ведь всякий непредвиденный спуск одного аэроплана, по всей вероятности, был бы гибелью для обоих. Лично я не разделял предположения о вынужденном спуске. Так велика была, несмотря на несчастье с нашим задним мотором, моя вера в моторы, которые во время всего полета к северу работали как часовой механизм! Дальнейшие обстоятельства, как было рассказано выше, сами сделали выбор за нас, и когда мы, наконец, 15-го июня опять очутились в своей стихии, то лишь мимолетно вернулись мыслью к нашему милому „N 24", исчезавшему в туманной мгле под нами и позади нас.

Наш лагерь под 88-м градусом.

Флаг, водруженный перед уходом с места посадки „N 25".

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ

В ОЖИДАНИИ

(Листки из дневника с 21-го мая по 18-е июня)

(Написано Фр. Раммом)

Новый Олесунд, Кингс-Бэй. Четверг, 21-го мая. — Они отправились. Смелое путешествие началось. В 5 час. 10 мин. пополудни Амундсен, Рисер-Ларсен, Фойхт заняли места в „N 25“, Эльсворт, Дитриксон и Омдаль в „N 24“, и мы стали прощаться. Те члены экспедиции, которые оставались здесь, друзья из Нового Олесунда, представитель команды „Фарма“ пожали руки по очереди всем шестерым, а остальные собравшиеся продефилировали мимо машин. Сказать что-нибудь было невозможно, потому что шум четырех моторов, работавших уже часа два, был так силен, что слова разрывались на куски и пропадали в огромных снежных облаках, взметаемых пропеллерами. В 5 час. 15 мин. „N 25“ выезжает на лед. Это было неожиданно. Никаких сигналов. Рисер-Ларсен просто бросил в моторы последние сто сил. Громадный корпус дрожит, напрягается и медленно сползает с берега на лед. Теперь скорость начинает расти, и, прежде чем мы можем сообразить, как это все произошло, он уже скользит по снежной поверхности, несется по льду, неожиданно делает крутой поворот и со страшной, все возрастающей быстротой возвращается обратно. Секунда — или, может-быть, то была минута — и машина Дитриксона следует за первой. Она исчезает на льду в снежном облаке, и нам, остающимся на берегу, срывает ветром шапки и кэпки с голов.

Но что это?

„N 24“ все еще стоит неподвижно на снежном поле. А где же „N 25“?.. Там! Маленькое сырое пятнышко

мчится к подножию ледника в глубине фьорда. Когда же он поднимется? Вот он в воздухе! Нет! Да! Да, конечно. Доля секунды, и мы теперь знаем, что старт прошел прекрасно, несмотря на тяжелый груз. Мы кричим „ура", видя, что расстояние между льдом и машиной все растет и растет, и она, наконец, перелетает ледник и гору Коллет и уже на фоне неба медленно поворачивает и берет курс к выходу из фьорда. „N 24" все еще стоит неподвижно. Мы ничего не понимаем, и кто-то говорит, что нам нужно бежать туда и узнать, не случилось ли чего-нибудь. Но не успели ему ответить, как машина двинулась; она поднимается, и вот аэроплан уже высоко в прозрачном воздухе и следует за „N 25", который вылетает из фьорда, такой большой, тяжелый и спокойный. Обе машины, поскольку мы можем судить, поднялись на вышину 300—400 метров, „N 25" на несколько сот метров впереди „N 24". Мы слышим ровный шум машин. Звук особенно ясен, когда аэропланы летят между нами и горами на другой стороне фьорда, потому что эхо отбрасывает звуки с удесятеренной силой в пустынную местность; слабее — как жужжание мухи — когда машины пролетают ущелье между вершинами. Мы следили за ними в бинокль. На фоне неба можно рассмотреть каждую подробность корпуса, крылья, гондолу мотора и головы наблюдателей и пилотов. Но почему же мы видим их так долго?.. Скорость должна была достигать 150 километров в час. Машины становятся все меньше и меньше, шум все слабее. Наконец, они исчезают в красноватой мгле, что лежит у выхода из фьорда. Пора!.. Мы смотрим на часы — 5 час. 22 мин., — через семь минут после того как „N 25" спустился на лед, обе машины исчезли из вида. Семь минут... Они свободно могли бы быть семью часами. Так много произошло.

Позднее.

Мы, оставшиеся, начинаем теперь замечать разницу между теми шестью, что улетели, и собой. До сих пор

мы были равноправными членами экспедиции. Нам казалось, что нет никакой разницы между нашей и их работой над достижением великой цели. Мы жили под той же самой крышей, вместе ели и работали вместе, по мере сил, над тем, чтобы все было готово к тому моменту, когда полярная партия должна была лететь и оставить нас — сухопутную партию. Через несколько дней они должны вернуться: тогда мы снова станем экспедицией. Но те немногие часы, что прошли с 5 час. 15 мин. пополудни, открыли пропасть между обеими партиями. Те шестеро, может-быть, теперь уже бьются за свою жизнь, а мы бродим здесь, как бродили вчера, позавчера, каждый день в течение всех шести недель нашего пребывания в Новом Олесунде. Мы стали такими странно-лишними! До этого дня перед нами все время была определенная задача, теперь — нам остается только ждать тех шестерых, нам, как и всем остальным на земном шаре, и мы сами сознаем, что не можем оказать им больше помощи, чем все остальное человечество. Мы пассивны. Наша задача надеяться и верить, верить от всего сердца, что они вернутся.

Густое жужжание моторов еще звучало в наших ушах, а старт уже стал фантастичным и далеким. Казалось, эти несколько минут мы пережили во сне. Неужели же это мы проводили их, мы, теперь собирающие свои вещи, чтобы сесть на „Фарм“ и „Хобби“, которые стоят у пристани, готовые отправиться на север к Датскому острову (Danskeöen)?.. Ландшафт все тот же. Солнце стоит высоко на беловатом полярном небе, громадные ледники и покрытый снегом лед фьорда блестят, а над пустынной и застывшей землей носятся тысячи чаек и глупышей. Крайняя северная точка фьорда, мыс Митра (Mitra) — острый рог, — один из лучших ориентировочных пунктов в мире.

За ужином на „Фарме“ мы говорили, конечно, только о старте. И мы с гордостью слушали, как Шульте-

Фролинде (Schulte Frohlinde) хвалил обоих пилотов за их маневры с тяжело нагруженными машинами. „Никто не мог бы лучше справиться с этим!“ — сказал он. И даже те из нас, кто не сумел бы отличить аэроплана-истребителя от аэроплана-бомбовоза, вполне согласились с немецким специалистом. Он прошел и по льду, чтобы посмотреть следы от машин. Там, где машина Дитриксона стояла до окончательного старта, лед был совершенно сломан, то же самое было и со льдом на протяжении тех 200 — 300 метров, где пробежал аэроплан Рисер-Ларсена, пока у него не набралось достаточно воздуху под крыльями для подъема. Весь разбег был длиной 1400 метров, и у Шульте-Фролинде в голосе звучала нежность, когда он рассказывал, что следы от полозьев на снегу становились все менее и менее глубокими; в конце разбега они казались черточками, проведенными мизинцем.

Первые два часа после того, как „N 24“ и „N 25“ скрылись из виду у мыса Митра, мы высматривали их в бинокль. Перед стартом Амундсен сказал командиру „Фарма“, капитану Хагерупу, что если не все будет в порядке во время полета к северу, вдоль берега к Датскому острову, и если одна из машин будет принуждена опуститься, то тогда другая повернет на юг к Кингс-Бэю и таким образом даст понять кораблям, что нужно итти сейчас же к северу на помощь. Настало 7 часов, настало 8 часов — аэропланы не показывались. Тогда мы поняли, что все было в порядке. Около 10—11 часов погрузка бункерного угля на „Фарм“ закончилась. Пароход отошел от пристани. Через полчаса „Хобби“ тоже был готов, и мы отправились. Мы проходим мыс Митра, курс берется вдоль Семи Ледяных Гор. На север, так далеко, как только хватает глаз, — все ясно. Ледовитый океан спокоен, как зеркало; слабые волны медленно и осторожно поднимают и опускают „Фарм“, и первый раз за это путешествие никто не страдает в открытом море морской болезнью. В западной части горизонта лежит

низкая туча. Мы спросили Бьеркнеса и Кальвагена, что это может значить: не таит ли в себе эта грязно-серая масса какой-нибудь метеорологической угрозы путешественникам? — Нет, это только остатки того тумана, который был у нас в Кингс-Бэе последние дни и затем был прогнан нордостом, что сделало возможным старт. К ночи мы прошли мимо небольших полей разрозненного плавучего льда. Мы все стояли на мостике и каждую секунду обращали взор на север.

Мимо этого берега пролетели днем обе машины.

Время, бежавшее так быстро, теперь проходило медленно. Мы осыпали благословениями нашего стюарда, приготовившего нам ночной кофе, и понемногу стали расходиться по койкам. „Фарм“ далеко не пассажирский пароход. Но всё же мы устроились хорошо, каждый по своему вкусу, и спим, где придется. Кто в каютах, кто на сенниках в салоне, который днем служил и столовой и гостиной.

Бухта Вирго, между Датским, и Амстердамским островами. Пятница, 22-го мая. — Остаток ночи и ранние утренние часы „Фарм“ шел вдоль Исфьелль-Кюстен (Isfjell-Kysten). Около половины седьмого „Фарм“ вошел в Сюдгатский пролив (Sydgat) между Датским островом и материком Шпицбергена, — здесь он и оставался часов до 12-ти дня. „Хобби“ прошел дальше на север и, обойдя Амстердамский остров, направился к Норвежским островам, чтобы составить себе представление о положении льда, и после разведки вернулся снова к „Фарму“ в Сюдгат. Затем оба судна прошли сюда, в бухту Вирго, и бросили якорь около трех часов дня. Всю ночь и весь день мы смотрели во все глаза с мостиков обоих судов и занимались обследованием в бинокль каждого залива и всей западной и северной части горизонта. Могло, ведь, случиться, что на обеих машинах испортился мотор, и они были принуждены спуститься, а теперь ждут где-нибудь прихода судов. Но на земле мы видели только нагоро-

ченные камни, снег и лед, а на восток и на запад, поскольку хватал бинокль, простиралась водная поверхность, — на свинцовом море здесь и там мелькал белый пловучий лед, колыхавшийся на волнах.

Какая пустыня... Местные патриоты из Нового Олесунда правы, говоря, что Кингс-Бэй самое лучшее место на Шпицбергене. Здесь же пролив стиснут горами и узок. Горы поднимаются прямо из моря, снег еще совсем покрывает их, только кое-где камни выглядывают из-под белого покрова. Но птиц здесь много. Гагарки, чидрики, люрики, глупыши, чайки и гагары наполняют воздух своим гамом и криком. Они могли бы составить нам приятную компанию, и если бы мы были туристами, или если бы у нас было какое-нибудь занятие, кроме ожидания улетевших, то мы могли бы наслаждаться здешней монотонностью, но каждый раз, как только мы взглянем на пролив, горы и ледники, наши взоры невольно обращаются на запад — к западному мысу Амстердамского острова, круто спускающемуся в море, потому что этим путем должны вернуться машины. Когда же мы их увидим? Это единственная неистощимая тема для разговоров. Она—да еще обывательские рассуждения о тех метеорологических картах, которые Бьеркнес и Кальваген составляют по нескольку раз в день. Из таинственных значков и глубокомысленных кривых на этих картах мы понимаем только одно, что погода в полярном бассейне все время хорошая. Сейчас прошло уже более суток, с тех пор как они снялись,—значит, они могут вернуться уже сегодня. Мы ведем себя каждый сообразно своему характеру... Одни из нас настораживаются при каждом звуке, и если находятся в этот момент не на палубе, то выскакивают сломя голову и смотрят на западный мыс Амстердамского острова, профиль которого мы знаем во всех подробностях. Даже визжание талей при спуске и подъеме лодок „Фарма“ приводит нас в нервное состояние, несмотря на то, что очень мало сходства между этим резким всепроникающим

звуком и жужжанием моторов. Другие посмеиваются над нервничающими.

— Разве нет вахтенного на палубе? Разве можно смешивать только-что сданные карты из-за того, что в камбузе стюард уронил ножик?

— Да, но вахтенные тоже только люди, людям свойствен сон!

Ну, а завтра? Или в воскресенье? Они должны вернуться самое позднее в понедельник — через четверо суток после старта.

Никто не думает серьезно, что они вернутся сегодня.

Мы все слышали, и все мы прекрасно знаем, что когда машины спустятся, то будут производиться наблюдения, местоположение спуска будет точно определено, глубина моря измерена, и, может-быть, последний натиск на полюс придется сделать на лыжах и пешком. А погода там, в неизвестном, — по последним донесениям, которые „Фарм“ получил от метеорологических станций, расположенных кругом полярного бассейна, — такова, что у тех шестерых не может быть ни малейшей причины прерывать свое пребывание там. Надо запастись спокойствием.

Бухта Вирго. Суббота, 23-го мая. — Перемена погоды. Когда мы разошлись по койкам около 2-х часов утра, было еще ясно. Правда, завеса тумана, лежавшего в море на запад от нас с тех самых пор, как мы вышли из Кингс-Бэя, поднялась к небу, и даже метеорологи разделяли опасения профанов. Но к северу погода казалась приличной. Даже из глубины полярного бассейна летчики могли ориентироваться на высокие горы Шпицбергена. Несколько разрозненных туч, шедших через вершину Амстердамского острова, с юго-запада, казались неопасными. Но к утру картина совершенно изменилась. Вахтенный рассказывал, что около 3 — 4 часов тучи стали сгущаться. Туман стал собираться со всех сторон в котел, образуемый высокими островами, мелкий снег наполнил воздух, так что порой мы не могли рассмотреть горных

вершин на островах. Волны здесь, в проливе, который очень хорошо защищен с юго-запада, говорили нам, что

„На море всего лишь шторм".

Согласно инструкциям, которые Амундсен дал Хагерупу и своему представителю на „Хобби", премьер-лейтенанту Хоргену, „Хобби" отправился на исследование границы льда часов около 9 утра. Он должен был итти как можно дальше на север, а потом на восток, но не дальше траверза Ферлеген Хука. Около 11 часов вечера „Хобби" вернулся. Он прошел на 50 километров севернее Норвежских островов, но положение льда было таково, что он не мог без риска для себя продвигаться к востоку. Поэтому он не мог пройти дальше Бискайер Хука и вернулся обратно проливом между Норвежскими островами. Хорген, командир „Хобби", шкипер Иогансен и штурман Хольм по очереди побывали на „Фарме". Они не видали аэропланов, и состояние льда по направлению к востоку казалось неблагоприятным. Плотно сбитый пловучий лед простирался так далеко, как только хватал глаз, и в нем не было сколько-нибудь значительных полыней. Но погода там была более ясная, чем здесь в проливе, и видимость была более чем достаточная для управления машинами. — Весь вечер мы играли в бридж. И игра шла своим чередом, потому что двухдневное ожидание научило нас, что аэропланы не покажутся из-за западного мыса оттого только, что мы будем смотреть во все глаза, стараясь увидеть громадные корпуса. Погода немного улучшилась. Снег перестал итти, туман к вечеру поредел, и теперь — около полуночи — солнце то и дело пробивалось через пелену облаков над холмистым Амстердамским островом.

Бухта Вирго. Воскресенье, 24-го мая. — Сегодня погода значительно лучше. Метеорологи говорят, что погода в полярном бассейне все еще благоприятна для полета и что нам, пока что, нечего бояться за путешественников.

Теперь прошло уже более трех суток со дня старта. Даже самые спокойные из находившихся на борту обоих судов ждали возвращения с минуты на минуту. И, несмотря на нашу непоколебимую веру в то, что они вернутся, надежда как бы стала слабеть. Мы обсуждаем все возможности, упоминаем о новых затруднениях и исключаем некоторые из старых. И возвращаемся все к тому же результату, что ничего определенного сказать нельзя. Внимание наше уже не напряжено... То нервное настроение, которое завладело нами в первые двое суток ожидания, стало теперь нашим обычным состоянием. С каждым часом нам становится все яснее и яснее, на что, собственно, шли те шестеро! Хотя старт и был очень торжествен, но, благодаря тому, что он произошел после многих недель ожидания, он стал событием, к которому все уже были подготовлены. Мы привыкли смотреть на него, как на спуск корабля или на отбытие судна в дальнее плавание после тщательных приготовлений. Теперь же мы лучше поняли, что произошло. Мы находились в периоде ожидания. И у некоторых начала зарождаться мысль, что, может-быть, то, чего мы ждем, никогда и не наступит! Но никто еще не выразил этой мысли словами.

Бухта Вирго. Понедельник, 25-го мая.—Четвертые сутки прошли как и все предыдущие. На „Хобби" была первая ложная тревога. Старый друг Амундсена, парусник Ронне из Хортена, заявил, что он вчера вечером видел два аэроплана, мчавшихся полным ходом на *север*. Он определенно утверждал, что он следил глазами за ними все время, пока они летели из-за Датского острова через весь фьорд, и видел, как они исчезли за западным мысом Амстердамского острова. Остальные, бывшие на борту, сочли это, понятно, невероятным.

Зачем им было лететь на север? Другое дело, если бы они летели на юг... Но Ронне продолжал твердить свое весь вчерашний день и все утро.

И слова его были настолько убедительны, что все казались разочарованными, рассказывая нам об этом на „Фарме“, после того как загадка, заданная им Ронне, была отгадана. Когда он сегодня днем увидел далеко на горизонте стаю диких гусей, летевших в ту же сторону, что и аэропланы вчера, то должен был признаться, что обманулся. Позднее у нас на „Фарме“ случилось происшествие подобного же рода. Было около пяти часов. Вахтенный на мостике, обычно внимательно смотревший по направлению к Западному мысу, вдруг остановился, как вкопанный. Он защищает рукой глаза и смотрит на серебряную полоску, которую солнце бросает на тихое море. Затем достает подзорную трубу.

— Что это?

Другой тоже берется за трубу. Там, где небо и море встречаются, качается на волнах какая-то серая масса. И по обеим ее сторонам торчит что-то похожее на крылья аэроплана. Никто из нас, смотревших на это, не верил всерьез, что это один из ожидаемых нами аэропланов. А все-таки!.. Мы позвали капитана Хагерупа и рассказали ему о том, что увидели. Он покачал головой, но все же взбежал скорее обычного по крутой лестнице, ведшей с юта на мостик. Однако, с помощью призматического бинокля он выяснил, что темносерая масса была просто глыбой льда, которая при необходимом запасе фантазии могла быть с тем же успехом принята за плывущий аэроплан, как стая гусей на горизонте — за летящий. Мы так легко обманывались! И хотя мы знаем, что черные точки, которые мы видим далеко в небе, это только стаи глупышей, летящих к своим гнездам на горных склонах, однако, мы часто следим глазами за какой-нибудь большой стаей, пока она не разделится на сотни маленьких точек. Все это, разумеется, не могло способствовать нашему душевному спокойствию... Но это придавало разнообразие ожиданию, такое вымаливание у самого себя какой-нибудь возможности, хоть маленького „а вдруг“...

Мы отучились, наконец, выскакивать при каждом звуке, даже самом обычном на пароходе. На шум машины, ровные удары поршней и треск вечно работающего телеграфа мы уже больше не обращали внимания, но во время прилива с берега доносятся звуки, похожие на долгожданное жужжание. Это удары волн о лед и снег, оставшиеся на берегу после того, как фьорд вскрылся. Во время прилива вода доходила до них, и при малейшем волнении слышались удары о нижнюю поверхность ледяной корки, напоминающие отдаленный шум мотора. И случалось, что мы подолгу простаивали на палубе, с полуоткрытым ртом, приложив руки к ушам, и прислушивались к шуму.

Сюдгат, между Датским островом и Шпицбергеном. Вторник, 26-го мая.—Механик на „Фарме“ сообщил вчера капитану, что запасы пресной воды сильно уменьшились. Наполнить цистерны в бухте Вирго было невозможно. Правда, таяние снега уже началось, но воды нельзя было достать, так как она стекала из-под снега прямо в море; поэтому „Фарму“ пришлось итти в Магдалена-Бэй на северо-западной оконечности материка и наполнить цистерны льдом с ледяной горы, стоявшей в глубине залива и замеченной нами, когда мы шли на север. Это заняло много времени. „Фарм“ пристал к ледяной горе, и команда рубила лед кусок за куском, спуская его затем по деревянному желобу с вершины горы на пароход. К вечеру цистерны были полны. Несколько охотников, отправившихся на лодке в глубину залива, к этому времени вернулись, везя с собой двух больших тюленей. Мы отчалили и пошли под яркими лучами солнца по зеркально-тихому морю сюда, в Сюдгат, где и останемся на ночь.

После ужина мы стали обсуждать вопрос о том, правильно ли исполнять в точности все инструкции Амундсена, данные нам на время ожидания. Они были очень определенно формулированы. В течение двух недель после старта „Фарм“ и „Хобби“ должны стоять у Датского острова, если погода будет ясной. Если же она

будет пасмурной, то „Фарм“ должен оставаться на месте, а „Хобби“ — итти на север к краю сплошного льда и дежурить там, но не уходить на восток дальше Ферлеген Хука. Так и делалось до сих пор. „Хобби“ выходил на разведку раза два. В такие дни, как сегодня, когда погода ясна, — он стоит в бухте Вирго. Но дни идут. Прошло уже больше пяти суток со дня старта, и некоторые предполагают, что все же, хотя погода и ясная, „Хобби“ должен дежурить все время у края льда. Ведь, мы не знаем, что с ними могло случиться? Быть может, машины уже на пути домой? Может статься, что бензина не хватило, — а мы знали, что его было в обрез, — и машинам пришлось опуститься в том свободном от льда пространстве, который „Хобби“ обнаружил между краем сплошного льда и северным берегом Шпицбергена, и теперь они находятся там, ожидая помощи.

С другой стороны, инструкции Амундсена были формулированы достаточно определенно. Он должен знать, где на обратном пути он сможет найти суда, и он хочет, чтобы они были там, где он велел. И совещание кончилось решением, что, покуда нет серьезных причин отступать от данного нам приказания, мы будем ему следовать.

Мы останемся в Сюдгате до завтра. А на утро „Фарм“ снова двинется на север к бухте Вирго, где ждет „Хобби“. И можно надеяться, что когда мы завтра будем входить в бухту, то увидим оба аэроплана стоящими около судна. Ведь, прошло уже пять суток! Вера поколеблена, сомнение осторожно начинает выступать. Но — успокаиваем мы себя и других—до воскресенья или до понедельника, когда исполнится 10—11 дней со дня отлета, нам нечего тревожиться за тех шестерых!

Совещание затянулось до часу ночи. Перед тем как ложиться, мы вышли на палубу и тут увидели, с какой скоростью может изменяться состояние льда. Когда „Фарм“ становился на якорь, ища защиты от океанских

волн под Мосскими островами, лежащими при выходе из пролива, мы едва-едва могли видеть в глубине залива покрытый снегом фьордовый лед. Но приливом поразломало хрупкий лед, и сильное течение выносит глыбу за глыбой по проливу в море. Они подвигаются со скоростью гребной лодки, и лоцман Несс, видимо, озабочен. Нам, может-быть, придется уходить отсюда еще до утра, говорит он, потому что первые глыбы находятся уже совсем близко от судна.

Бухта Вирго. Среда, 27-го мая.—Несс был прав. Только-что мы улеглись, как услышали царапающие звуки у борта и почувствовали, как железные плиты подаются при каждом ударе льдин о корабль. Но всё же мы мирно уснули на своих сенниках, положенных на пол салона. Однако, около трех часов мы вскочили. Рулевая машина находилась как-раз над нашими головами, и мы слышали, как она работала. Деревянные сапоги стучали о палубу, и машинный телеграф был все время в действии.

— Что такое?..

Один из нас выбегает на палубу. Мы совсем забыли про лед, начавший итти из фьорда два часа тому назад, когда мы ложились спать. Теперь он окружал все судно. Бухта, совсем свободная от льда, когда мы становились на якорь, теперь была почти сплошь покрыта пловучим льдом, и поэтому капитан Хагеруп решил, что лучше, на всякий случай, покинуть Сюдгат сейчас же и итти в бухту Вирго. Мы пришли сюда днем и нашли „Хобби“ там же, где оставили его вчера утром, но аэропланов не было.

Заведующий радиостанцией „Фарма“, старший минер Баркевик, слушая сегодня, часов около девяти вечера, новости со всех концов мира, услыхал, что в Америке пессимисты считают, что теперь — шесть дней спустя после старта — уже пора подумать об организации экспедиций на поиски людей и аэропланов. Когда он спустился в кают-компанию и рассказал нам об этом, мы все вздрогнули. Мы почувствовали, что не только мы, находящиеся

на борту этих судов, да еще горсточка людей, там на юге, ждем их возвращения! Нет! Миллионы и миллионы во всех пяти частях света ждут с нетерпением сообщений о том, на сколько продвинулись к северу границы неизвестного, при этом последнем выявлении извечного стремления человеческого духа к познанию. Эти немногие слова дали нам понять, что все, у кого те же порывы, что и у Амундсена, Дитриксона, Эльсворта, Фойхта, Омдаля и Рисер-Ларсена, претворяющих их в действительность, боятся, как бы это путешествие к полюсу не кончилось мертвой! И страх, что сейчас где-то между 81-м и 90-м градусом северной широты шестеро бьются за жизнь, страх, который мы все до сих пор старались скрывать, завладел нами и придавил нас. — Но все-таки...

Мы заговорили, и первое неприятное чувство, вызванное отражением страха и напряжения всего мира, постепенно улеглось. Ведь, не прошло и недели со дня отлета, и если вспомнить слова самого Амундсена, то мы не имеем оснований для страха до истечения двух недель с 21-го мая.

Бухта Вирго. Четверг, 28-го мая. — Сегодня в 5 час. 15 мин. дня исполнилась неделя с тех пор, как аэропланы вылетели из Кингс-Бэя и исчезли в красноватой мгле у мыса Митра. Надежда на то, что нам, журналистам, удастся сообщить о возвращении путешественников ровно через неделю после их отлета — разбилась. Да и придется ли вообще нам посылать такие телеграммы, не пора ли уже усумниться всерьез? Метеорологи выпустили бюллетень о состоянии погоды за последнюю неделю, и он подействовал на нас успокаивающе.

Когда аэропланы улетали, над Ледовитым океаном была область высокого давления с центром недалеко от самого полюса. Во время полета к полюсу, по всей вероятности, был слабый ветер и стояла ясная погода. В ближайшие после старта дни область высокого давления, вероятно, немного продвинулась по направлению к северо-американ-

Он плывет все медленнее и медленнее.

Собаку сняли сидящей на мертвом медведе.

Промысловое судно во льдах.

ским берегам, под влиянием циклона, который шел на северо-восток из России к северному берегу Сибири, но не отошла далеко от полюса. Это должно было вызвать легкий бриз около Шпицбергена, но вряд ли могло испортить погоду. С понедельника 25-го мая сибирская непогода направилась прямо на восток, но соответствующая ей непогода в области Аляски прошла на восток к Гренландии. Между этими циклонами должен был находиться антициклон с центром недалеко от полюса. Это положение все еще продолжается, и мы можем предположить, что на полюсе все время стоит хорошая погода, с тех самых пор, как экспедиция прибыла туда. Так смотрят наши ученые на положение вещей, и их твердая вера в благоприятное состояние погоды поддерживает и нас. Мы часто вспоминаем то, что было сказано летчиками перед стартом; одно заявление Рисер-Ларсена особенно утешает нас. Однажды в Кингс-Бэе, в один из обычных там дней, когда тучи и туман висели на горах, шел снег и было 15—20 градусов мороза, он сказал метеорологам: „Добудьте нам 12 часов хорошей погоды, чтобы мы могли достигнуть полюса. Больше нам не надо, — если уж на то пошло, мы можем лететь назад хоть две недели!“

Мы цитируем эти слова всё чаще и чаще; вера в прекрасное оборудование и первоклассное качество машин, которая заключается в них, заражает и нас, и эти слова каждый раз кажутся новыми. Но мы подходим к ним еще с другой стороны: если путешественники считали, что при плохой погоде они пробудут в пути две недели, то почему бы им не остаться у полюса на столько же времени, раз погода там, в неизвестном, вероятно, хороша? Когда Амундсен при простом оборудовании добрался до южного полюса, он оставался там трое суток, чтобы произвести наблюдения, хотя его запасы были ограничены, а ему предстоял еще весь обратный путь. Теперь он может вернуться в свою базу через 8—10—12 часов, зачем же ему уменьшать научное значение экспедиции и

прерывать путешествие до того, как это станет необходимым? Если там найдена какая-нибудь земля, то они постараются занести ее на карту; придется делать снимки и мерить, — на это пойдет не меньше недели. Но, но, но — это маленькое слово появляется в конце каждого нашего довода! И хотя разум и говорит нам, что еще рано терять надежду, все же мы боимся.

Сегодня вечером на „Фарме“ был целый военный совет. От норвежского Аэроклуба пришло сообщение о том, что организуется разведочная экспедиция. Может-быть, будут присланы два военных аэроплана, чтобы помочь в разведывательной работе у границы сплошного льда. Капитан Хагеруп, премьер-лейтенант Хорген, шкипер Иогансен и штурман Аструп Хольм должны высказаться о пригодности этих машин для такого рода службы. Дать ответ было довольно трудно, потому что при теперешнем положении льда машинам нельзя залетать далеко: от края сплошного льда идет широкая полоса торосов, где невозможно спуститься. Если им придется спуститься даже недалеко от открытого моря, то все равно и машины и летчики погибнут. Но, с другой стороны, они могут сделать разведку более действительной, облетев в несколько часов всю ту часть открытого моря к северу от Шпицбергена, которую нужно исследовать, тогда как судам надо потратить на это дни. Такой ответ и решили послать.

Нынешний день, когда исполнилась неделя со дня старта, явился поворотным пунктом в нашем ожидании. До этого дня никто не решался отходить далеко от судов. Американский журналист Джемс Б. Уортон (J. B. Wharton), путешествующий с нами, кинооператор Пауль Берге и я совсем не сходили с корабля. Мы все время ждали, что через полчаса машины появятся из-за Амстердамского острова, и спали на сенниках, не раздеваясь, готовые в любой момент кинуться к радио-аппарату и завалить телеграфистов телеграммами в тысячи

слов! А кино-аппарат Берге, расставив все три ноги, стоит на мостике, готовый снимать сотни метров фильмы! Мы каждую минуту справлялись, готова ли лодка, чтобы мы могли, не задерживаясь, подъехать к машинам, как только они спустятся. И каждую ночь, прежде чем лечь, мы внушали вахтенному, что он должен нас разбудить, как только что-нибудь случится. Но когда сегодня вечером станции, расположенные вдоль норвежского берега, прислали запрос о том, нужно ли им и эту ночь дежурить, я ответил, что можно и не делать этого! И эти слова, отстуканные в нашей маленькой радио-телеграфной рубке, показались мне телеграммой ожидающему миру о том, что мы начали сомневаться. Сознание того, что прошла уже неделя, также повлияло и на остальных, находящихся на борту. Надежда, что наши друзья вернутся по воздуху, сильно уменьшилась. Мы еще верили. Но завтра мы будем верить меньше. И все мы, будто сговорившись, решили, что в субботу — на девятые сутки со дня старта — мы разуверимся вовсе. Да и кроме того решено, что завтра „Фарм" пойдет в Новый Олесунд, с одной стороны, для того, чтобы запастись углем, с другой — чтобы высадить там часть членов экспедиции, которые на первом попутном пароходе пойдут в Адвент-Бэй в Ледяном фьорде, откуда какой-нибудь угольщик доставит их в Норвегию. И когда товарищи уедут на юг, то для нас, остающихся, после периода напряженного ожидания, когда мы были уверены в победе, настанет другой период, который уже теперь представляется нам бесконечным...

Бухта Вирго. 29-го мая.—Неужели погода все-таки переменится? Вчера вечером небо затянуло тучами и через некоторое время начал итти снег, с каждым часом все гуще и гуще. Видимость стала плохой, и „Хобби" был послан на разведку к границе сплошного льда. Метеорологи говорят, что пасмурная погода продвигается — или в ближайшее время будет продвигаться — из Северного Ледовитого океана внутрь полярного бассейна и что

*

может случиться, что туман распространится до 85-го градуса. Поэтому у нас есть все данные предполагать, что аэропланы не вернутся сегодня; когда летчики увидят туман, то — как они говорили нам перед отлетом — они опустятся, чтобы не лететь через него и не рисковать потерять друг друга из вида. „Фарм“ сегодня вечером идет на юг в Кингс-Бэй.

Новый Олесунд, Кингс-Бэй. 30-го мая. — Мы пришли сюда утром. Путь мимо Семи Ледяных Гор был сказочен. Уже при выходе из пролива между Амстердамским и Датским островами мы увидели высокие снежные горы полуострова Принца Карла, они находились от нас на расстоянии ста километров и в ясном, легком воздухе казались белой вуалью. В тумане они сливались с горами материка, которые лежали по ту сторону Форландзунда и тоже казались воздушными в бледном свете солнца, близившегося к северу. Отсюда мы прошли вдоль берега до траверза Тюленьей бухты, и легли спать только поздно ночью. Зрелище, которое нам довелось увидеть нынче ночью, не часто повторяется в человеческой жизни. Мы проходили один за другим все семь ледников, которые делают невозможной высадку по всему протяжению берега от мыса Митра до Магдалена-Бэя. Темнокоричневые горы, лежащие между ледниками, спускаются круто в море, и фарватер опасен, — мы видим отсюда, как волны бьются о мели, хотя волнение настолько слабо, что „Фарм“ лишь едва покачивается. Во время этого пути, те из членов экспедиции, которые остаются здесь и будут ждать окончания шести недель со дня старта, в последний раз пили вечерний кофе с уезжающими товарищами. Нам некогда было долго распивать его из наших огромных чашек, потому что уезжающим нужно было еще собраться. Бьеркнес и Кальваген запаковывают свои приборы, и метеорологическое обслуживание экспедиции Амундсена-Эльсворта закончено. Последние сведения, полученные ими, показывают, что погода в полярном бассейне при-

лична,—циклон, идущий из северной Атлантики, запоздал. Мы спрашиваем, нельзя ли уничтожить его совсем, прежде чем он дойдет до тех шестерых, которым и без того есть с чем бороться!

Мы находимся на траверзе средней ледяной горы; отсюда нам видны все семь. Один из остряков экспедиции спрашивает, не можем ли мы ему сказать, между какими горами самое большое расстояние? И страшно радуется, когда ему приходится нам объяснять, что: „Ясно, дальше всего от первой до седьмой!"

Мы стоим на юте и осторожно спрашиваем представителя фабрики Дорнье-Валь, не могло ли случиться, что одна из машин во время полета упала и разбилась, а другая потерпела крушение, когда спускалась на помощь...

— На свете нет ничего невозможного, — говорит Шульте-Фролинде, — но вероятность того, что одна из машин упала во время полета, меньше вероятности, что „Фарм" сейчас переломится пополам. И, кроме того, нужно помнить, что летчиков, подобных сидящим у руля на „N 24" и „N 25", немного во всем мире, поэтому предположение о том, что с ними что-нибудь случилось во время полета, можно совсем отбросить.

Мы приближаемся уже к мысу Митра и расходимся по койкам. Когда мы сегодня утром проснулись, то увидели, что стоим у угольной пристани здесь, в Новом Олесунде. Хотя мы прожили в маленьком уютном угольном поселке шесть недель до того, как его покинули девять дней тому назад, и нам до скуки был знаком каждый дом, однако, мы с трудом узнавали эти места. Пока мы были в отсутствии, солнце и ветер так сильно взялись за снег, что там, где нам в день старта приходилось пробираться сквозь сугробы по колено в снегу, теперь была голая земля. А от льда толщиной в 8 — 10 дюймов, простиравшегося далеко от пристани, сохранились только жалкие остатки. Почти весь лед был унесен в море течением

и приливом. Вдоль другого берега фьорда было свободное ото льда пространство, тянувшееся почти до громадных ледников, лежащих в глубине его; а по берегу Нового Олесунда лед был так слаб, что едва выдерживал человека. Там, где по льду пробежали аэропланы, остались огромные полыньи, и жители рассказывали нам, что через несколько дней после старта лед уже настолько подтаял, что не выдержал бы тяжести машин.

Едва лишь мы успели позавтракать, как ангел-хранитель Нового Олесунда, директор угольной компании, Кнутсен, пришел к нам на судно узнать новости. Нам почти нечего было рассказывать ему, но то, что мы сообщили, не поколебало его веры в возвращение экспедиции в Новый Олесунд и в то, что этот форпост цивилизации будет свидетелем первого акта триумфального шествия на юг, подобно тому, как он был свидетелем и отлета. И он объявил, что целое лето, пока он здесь, все будет в полной готовности для приема исследователей, для ухода за ними, если он понадобится, и что стол для них будет накрыт через полчаса после того, как их нога коснется Ново-Олесундской почвы. Загремит салют, и все флаги в поселке будут подняты. Все уже готово. Пусть только они возвращаются. Его вера заражает нас. И за обедом мы начинаем смотреть более радужно на положение вещей, хотя сегодня суббота, тот день, когда мы должны были начать сомневаться всерьез.

Новый Олесунд, Кингс-Бэй. 31-го мая. — Вечером отправилась на юг первая партия из тех, кто на второй день пасхи 13-го апреля прибыл сюда вместе с теми шестью. Семь недель прошло с того дня, когда „Фарм“ и „Хобби“ пристали к кромке льда в пяти километрах от той пристани, у которой сейчас стоит „Фарм“. День был морозный и холодный, воздух — сырой и мглистый, и вдоль фьорда дул резкий ветер с ледяных и снежных полей внутри Шпицбергена, кидавший ледяные иглы в лицо и проникавший сквозь самую толстую одежду. А сегодня

высокое чистое небо простиралось над ледниками, снежными горами и фьордом, на котором сейчас еще меньше льда, чем вчера, и чью поверхность рябит свежий, почти летний бриз. Мы видим, что с каждым часом снег понемногу исчезает с больших пространств вдоль берегов, а из глубины фьордов слышим шум и грохот, — это лед откалывается от ледника. И фоном этой картины служат три вершины: Нура, Свеа и Дана, с их своеобразными формами, вырисовывающимися на светлоголубом полярном небе; кажется, что до них можно добросить камень, и не верится, что они находятся от нас на расстоянии 30 километров.

У выхода из фьорда виднеется черное облако дыма. Это последний привет, посылаемый нам, остающимся, ледоколом „Пасвик“ (Pasvik), уносящим на борту наших уехавших товарищей.

На второй день пасхи сюда прибыло 20 человек, чтобы по мере сил помогать Амундсену. Он и с ним пятеро улетели в неизвестное 21-го мая. На Шпицбергене остались: премьер-лейтенант Хорген, аптекарь Цапфе, кинооператор Берге, журналист Уортон, стюард Эйнар Ульсен и я. С „Пасвиком“ на юг ушли: директор Шульте-Фролинде, д-р Матесон, д-р философии Бьеркнес, метеоролог Кальваген, парусник Ронне, инженер Грин, механик Цинсмайер и телеграфист-метеоролог Девольд. Эти двадцать человек недолго были вместе. Но ведь не время устанавливает отношения между людьми! То событие, в тени которого мы жили, соединило нас общими воспоминаниями этого торжественного времени, и даже если многие из нас больше никогда и не увидятся, все же между нами всегда будет связь, как между масонами. Потому что мы видели, как шесть человек в двух громадных серых машинах отдались во власть судьбы, более неизвестной, чем та, навстречу которой шли Колумб и Васко де Гама! И если нам, по прошествии многих лет, придется встретиться под другими небесами и в другой среде, то не нужно будет

заботиться о поддержании разговора, даже если о погоде будет уже всё сказано, а интересы и положение в жизни окажутся несовпадающими, потому что мы всегда можем завязать беседу, начинающуюся так: „А помните...“ Наше нынешнее прощание показало это.

Сегодня у директора Кнутсена мы обедали в последний раз все вместе. Мы все были в подавленном состоянии, несмотря на оптимизм хозяина. Нам приходилось расставаться, не увидев возвращения экспедиции, и когда доктор Матесон произнес маленькую речь, в которой благодарил Кнутсена за его гостеприимство в течение всего того времени, пока мы находились в Новом Олесунде, мы все почувствовали противный комок в горле — знак чувствительности, которую считают непростительной у мужчины... Пока мы так сидели, раздался рев сирены „Пасвика“. — Через два часа весь багаж, в том числе несколько сотен фотографий и 2000 метров фильмы, снятых во время нашего пребывания здесь, был погружен на ледокол. Мы пожали руки тем, кто уезжал, и пожелали им счастливого пути. „Пасвик“ отчаливает и отходит от пристани. Все машут шапками и платками... И последнее, что мы, остающиеся, слышим от находящихся на маленьком сером пароходе, это слова Шульте-Фролинде: „Вы не должны возвращаться на юг без Амундсена и его товарищей!“

Из почтовой конторы в Грин-Харборе (Green Harbour) „Пасвик“ привез несколько мешков почты для экспедиции, как для сухопутной ее части, так и для улетевших. Тут были и частные письма каждому из нас и масса адресованных Руалу Амундсену, на северный полюс, North Pole или Pole du Nord, писем из самых далеких краев. А кроме того куча иностранных газет, в которых мы с интересом прочли о планах старта и о работе, происходившей здесь и предшествовавшей отлету.

Бухта Вирго. Понедельник, 1-го июня. — Мы покинули Новый Олесунд вечером и пришли сюда сегодня утром

после чудного перехода мимо Семи Ледяных Гор, которым мы теперь кивали, как старым знакомым. „Хобби“ стоял в бухте один. Мы оставили надежду снова увидеть аэропланы, а о том, увидим ли мы тех шестерых снова — я не решаюсь и думать! Есть две возможности: или обе машины были испорчены при спуске на лед, и тогда путешественники идут к мысу Колумбия на земле Гранта, к западу от северной оконечности Гренландии, — или же запасы бензина кончились на обратном пути, и тогда они пробираются где-нибудь через торосы к северу от Шпицбергена, держа путь на Семь Островов (Syvöene) на север от Северо-Восточной Земли (Nord-Ost Landet). Если это предположение правильно, то мы сможем с одного из судов увидеть их, когда в четверг, на 14-й день после отлета, начнем патрулирование у границы сплошного льда. Мы вытаскиваем из сундуков карты той местности, через которую членам экспедиции придется итти от полюса, или пункта, находящегося в непосредственной близости к нему, и до мыса Колумбия, а оттуда в Туле (Thule) на западном берегу Гренландии. Им пришлось бы итти и грести около 1600 километров, и мы думаем, да и говорим тоже, что если машины испортились при спуске, то мир не увидит путешественников до весны 1926-го года. Потому что в своих брезентовых лодках они не смогут переплыть пролив Кеннеди (Kennedy Channel), когда он освобождается ото льда. Он вскрывается в июле месяце, а им не добраться до мыса Колумбия раньше конца июня. Оттуда и до форта Конгер (Fort Conger) в Дисковери Харбор (Discovery Harbour), где они должны пересечь пролив Кеннеди, надо считать несколько недель пути.

Если же они пробираются к Шпицбергену, то, судя по состоянию льда в этом году, им придется итти на восток, к Северо-Восточной Земле, а на это тоже понадобятся недели. И там их будет очень трудно найти; если они пойдут той дорогой, то, вероятно, будут найдены каким-нибудь зверобоем, одним из тех, кто сейчас отправляется

промышлять на север и на восток; но также они могут пойти и вдоль берега, и в один прекрасный день в конце лета поразить своим появлением жителей Нового Олесунда или Адвент-Бэя. Во всяком случае мы, находящиеся на судах, чувствуем себя теперь более ненужными, чем когда-либо за все время, прошедшее после старта.

И мы думаем с завистью о своих товарищах, которых проводили на „Пасвик“ и которые теперь на угольщике идут на юг, в Норвегию, навстречу лету, зеленым лугам, пению птиц в лесах, теплу и времени, когда дни родятся и умирают, разделенные только короткой и какой-то не настоящей ночью, не светлой и не темной. А мы должны еще четыре недели жить здесь среди льда и снега, ночуя на жестких койках, топча все те же палубные доски, жить при бледном и вечном свете, который высасывает из нас последние остатки спокойствия.

Мы начинаем ненавидеть полуночное солнце. Оно дает свет бледный, как освещение в выбеленной больничной палате, но настолько сильный, что его нельзя выносить. Он проникает, подобно лучам Рентгена, в малейшие дырочки и щели в каютных занавесках, режет глаза и беспокоит. Он действует одинаково, будь то день или то, что мы по старой привычке называем ночью, будь небо ясно или покрыто тучами, гонимыми над проливом резким нордостом и скрывающими то солнце, которое на юге взращивает траву и заставляет птиц на вершинах берез петь любовные песни.

Не такие ли мысли приходили в голову и другим? Теперь, когда напряжение прошло и нам предстоит ожидание, которое, как я думаю и почти что знаю, кончится ничем, наше пребывание здесь со всеми его патрулированиями и разведками стало таким бесцветным, — бесцветным и таким же бесконечно монотонным, как это море и эти спокойные голые горы, эти ледники и снега в долинах. Только бы хоть что-нибудь произошло! Но ничего не происходит. Мы только полируем доски палубы.

Мы ждем завтрака, потом обеда, потом ужина. Мы говорим всё о том же, видим те же лица, и если играем в карты, то мне всегда достаются те же карты, и я всегда проигрываю. — В описаниях полярных путешествий между строк часто проглядывает неподвижное, страшное лицо; полярная болезнь, вызываемая бесконечным однообразием, становится мне теперь понятной. А ведь это только первый день! Только в четверг — через три дня! — мы всерьез примемся за патрулирование. До этого дня у нас все еще есть маленькая надежда на то, что вдруг обе машины появятся из-за вот этих крутых гор...

Бухта Вирго. Вторник, 2-го июня. — Запасы воды сильно уменьшились. Брать лед с собой очень неудобно. В темных цистернах температура воды всего только около двух градусов, лед тает очень медленно, и в задней цистерне еще до сих пор на поверхности воды плавают куски льда, взятые давным-давно с ледяной горы в Магдалена-Бэе. Капитан Хагеруп в путеводителе по Шпицбергену, находящемся в судовой библиотеке, прочел, что в глубине Тюленьей бухты находится озеро, которое не промерзает до дна. Может-быть, мы достанем воду там. Моторную лодку спускают на воду. И мы едем вместе с Хагерупом и лоцманом, захватив с собой ружья и патроны. Конечно, тюлений бифштекс не деликатес, но это все же свежее мясо, а наш стюард еще раньше доказал нам, что глупыш совсем похож на рябчика, если только в соус положить побольше сливок и масла.

Мы отправились; та перемена, которая была внесена в нашу жизнь этой прогулкой вдоль берега в глубину Тюленьей бухты, показалась нам захватывающим романом. Лодка может проходить совсем близко от берега там, где „Фарм“ не решается итти из-за мелей и подводных камней, не нанесенных на карты. В заливе там, где мы, идя вдоль берега, выходим в открытое море, метрах в 10 — 15 от Датского острова, лежит островок в поверхность пола порядочной комнаты. Он 3-х или 4-х метров

вышиной, и на его вершине снежный колпак; на нем сидела большая чайка. Она была так ослепительно бела, что снег казался грязно-серым рядом с этой огромной птицей; когда мы приблизились, она снялась и взлетела, спокойно и медленно работая крыльями, и с хриплым криком полетела к морю. Из лодки мы видели, что на снежном колпаке осталось зеленое яйцо.

С этим островком связано сказание — печальное, как большинство рассказываемых здесь, на севере, о судьбе остающихся на зимовку. — Это было однажды зимой, незадолго до того, как Вельман (Wellmann) полетел отсюда на дирижабле. Он уже построил для него большой ангар, и как в нем, так и в других построенных Вельманом домах, стоявших тут же, были сложены различные вещи на большую сумму. Он нанял двух сторожей для охраны своих вещей; они одновременно занимались ловлей лисиц, которых в то время было очень много на Датском острове. Сторожа—их звали Бьорвик (Björvik) и Ионсен (Iohnsen)— однажды хотели перебраться на этот островок, — пролив между ним и берегом всего шириною в 10 — 15 метров. Все это происходило, кажется, в мае. Ионсен шел немного впереди Бьорвика, и вдруг тот видит, что его товарищ провалился сквозь лед, который под напором течения превратился в кашу, скрытую под снежным покровом. Ионсен позвал на помощь, но, прежде чем Бьорвик успел приблизиться к нему, лед был совсем оторван течением, которое подхватило Ионсена, подтянуло его под лед и потащило с собой, а Бьорвик мог только стоять и смотреть. Он долго прожил там один, прежде чем пришел корабль из Норвегии, — бóльшую часть времени он провел у сигнальной мачты, смотря на море. Он вел дневник: „Это уже второй раз я теряю хорошего товарища здесь, на севере,—пишет он,—но это хуже, чем тогда на Земле Франца-Иосифа. Я должен взять себя в руки... заняться чем-нибудь“. Здесь он намекает на один случай, происшедший с ним лет десять тому назад на названном острове.

Он и матрос с „Фрама", Бентцон, зимовали там. Бентцон заболел цынгой и умер. Чтобы медведи и лисицы не съели труп, Бьорвик оставил его в своей хижине, и мертвец лежал на койке рядом с ним в течение многих месяцев, пока не пришло судно и не отвезло и его и мертвеца в Норвегию.

За время этого повествования мы вышли из пролива. Мы обогнули северо-западную оконечность Датского острова и пошли вдоль берега; горы вышиной в 400—500 метров круто спускались в море, большие волны подбрасывали лодку и захлестывали нас. Мы выстрелили в каменную стену, эхо грохочет, и прямо из черной горы появляются десятки тысяч гагарок. Мы достаем дробовики и посылаем на-авось — из-за качки — несколько выстрелов в стаи пролетающих мимо птиц и обеспечиваем себе жаркое из гагарок на много дней. Но мы часто промахиваемся, потому что лодка, раскачиваясь, вовсе не желает думать о нашем удобстве; она так подпрыгивает, что дробины, летевшие прямо в птиц, находившихся над нашей головой, падали обратно у борта, поднимая фонтаны брызг. Не-охотники потирают руки от радости, что кровожадность остается неудовлетворенной. Они приходят в восторг, видя, как гагарки, испуганные выстрелом, круто поворачивают и улетают за пределы досягаемости, прежде чем охотник успевает опомниться после неудачного выстрела. Иногда мы попадаем в морских попугаев. Эти маленькие пегие птички с красным носом, как у попугая, всегда сидят на воде парочками и легко становятся нашей жертвой, так как плохо летают и пытаются ускользнуть только тогда, когда уже бывает поздно.

Мы входим в Тюленью бухту. Качка прекращается, потому что как-раз у входа в эту маленькую бухту лежит песчаная мель, о которую волны и разбиваются; за мелью залив гладок, как зеркало. Мы вышли на большую глубину, но вода была так прозрачна, что мы могли видеть мелкий белый песок и водоросли, колебавшиеся от легкого

течения. Тут мы собственными глазами увидели доказательство того, что вода вокруг Шпицбергена стала теплее за последнее время. Лет 10 тому назад можно было лишь изредка встретить водоросли в этих местах, — теперь они растут на дне каждого залива, где течение благоприятно, говорят нам знающие люди.

В самой глубине бухты мы вышли на берег, вооруженные топорами и ломами, чтобы попробовать толщину льда на озере, бывшем целью нашего путешествия. Мы рубили, рубили, но не могли пробить льда, — если озеро и не промерзло до дна, то, во всяком случае, лед был настолько толст, что нужны были совсем другие инструменты, чтобы пробиться сквозь него. Когда мы снова спускались к моторной лодке, капитан Хагеруп указал на маленький холмик: „Вот тут мы нашли трупы двух метеорологов, которых пригнало сюда из Квэд-Хука (Quade Hook), лежащего у входа в Кингс-Бэй, и здесь они в течение двух месяцев умирали медленной смертью от холода и голода".

Мы вернулись на „Фарм" часов около 6 — 7 вечера и столько могли рассказать оставшимся на борту, что, казалось, мы уезжали не на три часа, а на три недели! А охотников все благодарили за привезенных гагарок „почти таких же вкусных, как рябчики".

Пока нас не было, пришла телеграмма о том, что Мак-Миллан (Mac Millan) решил 20-го июня выехать из Бостона с экспедицией на поиски Амундсена и его спутников во льдах к северу от мыса Колумбия. Мы начинаем обсуждать это известие. Если положение льда на севере будет благоприятно, то они смогут достигнуть Эты (Etah) в конце того же месяца или в начале июля. И если оттуда будет сейчас же послан аэроплан, то очень возможно, что ему удастся заметить путешественников, идущих от мыса Колумбия по северо-западному берегу земли Гранта. Если они вообще доберутся до твердой земли!

А почему бы нет? По данным Пири лед между полюсом и землею Гранта ровен и гладок, так что можно делать большие дневные переходы. И эти сообщения подтверждаются рассказами промышленников о льде, спускавшемся вдоль восточного берега Гренландии. Рассказывают, что можно встретить льдины длиной в несколько километров и совершенно ровные. И мы вспоминаем слова Амундсена, сказанные им Эльсворту во время одной из прогулок по гладкому, как паркетный пол, льду Кингс-Бэя! „Там, куда мы отправляемся, таких мест для посадки будет много". Теперь мы знаем, что машины все-таки разбились при спуске, но лед-то ведь остался так же ровен, и по нему путешественникам легко будет проходить каждый день по многу миль, пока они, наконец, не достигнут земли.

И мы рассуждаем дальше: если бы даже один или двое из членов экспедиции настолько сильно расшиблись при неудачном спуске, что не могли бы сами передвигаться, то и тогда сани не настолько уж были бы тяжелы, чтобы экспедиция не смогла добраться. Ведь, у них есть силы и желание вернуться домой! Чем больше мы об этом думаем, чем больше мы об этом говорим, тем более вероятным нам кажется, что первой, кто завяжет сношения с нашими шестерыми товарищами, будет экспедиция Мак-Милана. Как они удивятся, когда узнают о всех тех планах, что теперь готовятся и будут затем проведены в жизнь! Они ведь не ждут никакой помощи! Во всяком случае не ждут ее из Норвегии, где уже заранее отказались от нее, получив поддержку государства для осуществления экспедиции. Сегодня исполнилось 12 дней со дня отлета, через два дня „Фарм" и „Хобби" начнут патрулирование у края сплошного льда.

Бухта Вирго. Среда, 3-го июня. — За последние дни погода была настолько хороша, что аэропланы могли бы без труда долететь до Шпицбергена, высокие горы которого в ясную погоду можно видеть за много

сотен километров, если только лететь на достаточной высоте.

Но сегодня все изменилось. Выйдя на палубу в 9 часов утра, мы увидели настоящий полярный туман. Тяжелый, сырой и противно-серый он окружал „Фарм". Все, к чему мы ни прикасались, было влажным и неприятным на ощупь; угольная пыль и сажа, летевшая из трубы парохода, приставала, благодаря липкому туману, к такелажу, и если кому-нибудь случалось схватиться за снасть, то на руках оставалась липкая черная каша. Казалось, вдыхаешь пары свинца, а не обычный здесь воздух, свежий и легкий, как шабли! О том, чтобы увидеть землю, не могло быть и речи. А когда туман еще больше спустился, мы едва могли разглядеть неуклюжий корпус „Хобби", хотя до него было рукой подать. Настроение было такое же тяжелое, как туман. Даже матросы, у которых каждое утро на баке бывало ученье, и которые сегодня работают по накачиванию воды из озерка, образовавшегося на берегу от таяния снега, не могут совладать с влиянием тумана и вяло бродят по палубе.

Вечером пришла телеграмма, что в Америке образован комитет, который должен организовать поиски экспедиции в местности около мыса Колумбия. Был начат в большом масштабе сбор пожертвований, чтобы добыть нужные деньги. Один из членов комитета—шурин Эльсворта.

Бухта Вирго. 4-го июня. — Те две недели, в течение которых наши суда, по распоряжению Амудсена, должны ждать летчиков, держась вблизи Датского острова, — прошли. В ближайшие четыре недели будет производиться патрулирование вдоль границы сплошного льда. „Фарм", который в пловучем льду столь же надежен, как жестяная коробка, пойдет вдоль ледяного поля на запад и на север от Норвежских островов. „Хобби", построенный из дерева и имеющий толстую обшивку из дубовых досок, отправится вдоль сплошного льда на восток и, может-быть, дойдет даже до Северо-Восточной

Кингс - Бэй.

Кингс-Бэйские ледники.

Земли. Как только цистерны „Фарма“ будут наполнены, а эта работа закончится, вероятно, завтра вечером, начнется патрулирование. И если все пойдет так, как мы думаем, то мы пробудем в этих местах до четверга 2-го июля, когда исполнится шесть недель со дня старта. В этот день кончится срок, поставленный Амундсеном для возвращения экспедиции, в случае, если бы они направились к Шпицбергену пешком, переправляясь, где надо, в брезентовых лодках, и тогда последние члены сухопутной части экспедиции Амундсена-Эльсворта тронутся на юг. Только через четыре недели!

Днем мы пережили своего рода сенсацию. Туман рассеялся, и сегодня к утру только остатки его задержались на самых высоких горах Шпицбергенского материка, — остальное свежий бриз унес в море. Поэтому видимость стала хорошей; после того как мы напились кофе и вышли снова на палубу, наше внимание привлекла лодочка, которая шла на нас из пролива между плоским мысом на восточной стороне Амстердамского острова и Шпицбергеном. Мы поражены; инстинктивно и по старой привычке беремся за бинокли. Мы видим двух людей в тяжело нагруженной лодке. Может-быть, это одна из промысловых лодок „Хобби“, которая была на охоте и везет теперь тюленей? Но нет, лодка приближается, проходит мимо судов и пристает к берегу Датского острова около небольшого домика, в свое время построенного шотландским ученым и называемого по его имени „Домом Пайкса“ (Pikes). Оба человека выходят на берег и выгружают лодку. Тут мы поняли, что это, должно-быть, те промышленники, которых „Хобби“ встретил в одну из своих разведок у Норвежских островов, где они жили с осени и занимались охотой на медведей и лисиц. Через некоторое время они поднялись на борт, чтобы узнать, не будет ли парохода на юг. По полярному обычаю их попросили в кают-компанию на чашку кофе и рассказали новости из мира, с которым они

не имели связи с первых дней сентября месяца, когда приехали сюда с западнями и запасами для зимовки. И они слушали наши рассказы с тем же интересом, с каким мы слушали их анекдоты о жизни охотников и полярной ночи. Они вели и дневники. А делали ли они заметки о погоде и ветре?

— Да, разумеется.

Мы попросили позволения посмотреть в их дневниках записи о погоде в дни, предшествовавшие старту и последовавшие за ним. Там было отмечено следующее:

18-го мая — тихо, пасмурно, —3°. 19-го мая — свежий ветер, небо затянуто тучами, —4°. 20-го мая — слабый нордост, пасмурно, немного снега, — 3°, днем свежий восточный ветер, снег; вечером восточный ветер, снег, — 5,3°.

Мы доходим до дня старта, когда в Кингс-Бэе наступила та прекрасная погода, которую путешественники так долго ждали и про которую метеорологи говорили, что она распространяется к северу до полюса, хотя возможно—при местных туманах и облачных образованиях.

В дневнике было отмечено: 21-го мая—свежий нордост, облачно, снег, —7°; вечером та же погода, —8°. На следующий день, 22-го мая, когда „Фарм“ и „Хобби“ пришли сюда, в дневнике отмечена ясная погода.

Дневники зимовщиков дали нам новую пищу для разговоров. Если заметки правильны, то, значит, путешественники, долетев до Датского и Амстердамского островов, попали в туман. Ведь, расстояние от Норвежских островов до пути, по которому путешественники следовали на север, миновав Амстердамский остров, не настолько велико, чтобы погода тут сильно отличалась от погоды Норвежских островов, особенно — при отмеченном в дневниках направлении ветра. Мы долго рассуждали об этом и пришли к единственному возможному выводу: в правом углу Шпицбергена и на островах, находящихся около него, была местная непогода. Путешествен-

ники не могли избежать ее, и если они все-таки продолжали полет на север, то только потому, что с той вышины, куда их заставил подняться туман, было видно, что внутри самого полярного бассейна ясно, а это даст им там возможность управляться по солнечному компасу и измерителю дрейфа. Того же мнения были оба зимовщика, — один из них, проведший на Шпицбергене много зим, сказал нам, что как-раз в северо-восточном углу погода почти всегда отличается от погоды западного берега. И промысловые суда нередко на собственном опыте знакомятся с местной непогодой, в роде той, которую встретили наши путешественники, если судить по записям в дневниках.

Зимовщики уехали на берег, в свою хижину, где будут жить до того времени, пока „Фарм“ не пойдет за углем. Тогда их захватят и отвезут в Новый Олесунд, откуда они пойдут на угольщике в ту или другую норвежскую гавань. Там они продадут добычу этой зимы — две медвежьих и тридцать песцовых шкур, пробудут в Норвегии месяца два и к осени снова отправятся на Шпицберген.

После ужина на военном совете, собравшемся в каюткомпании „Фарма“, была установлена программа первой большой разведки. Водные пространства, предназначенные для обследования, были распределены между судами. Завтра, в пятницу, 5-го июня, патрулирование начнется и на первый раз будет продолжаться до вторника на будущей неделе — 9-го июня. „Хобби“ и „Фарм“ должны вернуться обратно в бухту Вирго до 8-ми часов вечера этого дня, и тогда будет составлен новый план. Некоторые затруднения вносило то, что на „Хобби“ не было беспроволочного телеграфа; поэтому-то первая разведка и не будет продолжительна; ведь, за это время с юга может притти сообщение, которое заставит суда изменить свои передвижения.

Подберет ли путешественников которое-нибудь из судов? Только немногие из нас верят в это. Судя по тому, как

хорошо работали моторы и какие хорошие аэропланы были у наших, трудно предполагать, что им пришлось спуститься раньше времени, не долетев до полюса. При спуске, вероятно, произошло несчастие, и даже если они опустились в 2—3 градусах от полюса, то и тогда ближе было итти к мысу Колумбия, чем к Северо-Восточной Земле, — не говоря уже о том, что гораздо легче передвигаться по ровному льду в местностях к северу от американских берегов, чем пробиваться сквозь торосы к северу от Шпицбергена. Если судить по тому, что сами путешественники говорили перед стартом, то их собственное мнение было таково: если они не смогут вернуться по воздуху, то мир должен ждать их возвращения, именно, к мысу Колумбия. Из наших неоднократных бесед в Кингс-Бэе с путешественниками о старте, можно было вывести заключение, особенно если судить по поведению Амундсена, что считалось очень вероятным возвращение назад пешком. И Амундсен при погрузке проверял по многу раз каждую из тех вещей, которые были предназначены для пути от полюса к мысу Колумбия и которые теперь, вероятно, уже находятся в употреблении. Он обдумал все, но если вспомнить, как мало места занимало все оборудование экспедиции для продолжительного путешествия на санях, то нам кажется невероятным, чтобы этого было достаточно для шестерых человек, привыкших к современному комфорту. Но Амундсен обладает опытом прежних лет...

Первая часть ожидания кончилась.

Продумывая впечатления этих двух недель, получаешь хаотическое смешение настроений и воспоминаний.

Последний обед в день отлета, за три-четыре часа до того, как они отправились, так далек, что кажется воспоминанием детства. Мы сидим вокруг длинного стола и болтаем, как обычно, о том, о сем, до того момента, когда те шестеро поднимаются: „Пора одеваться!“ Для некоторых из нас старт был делом настолько само собой

разумеющимся, что они даже успели выпить по лишней чашке чудесного кофе, сваренного стюардом ради этого дня.

Потом — старт, приход сюда, твердая уверенность, что вот-вот они вернутся, просыпающееся нетерпение, которое вместе с волнением погребло надежду и веру и породило сомнение, медленно превратившееся в уверенность в том, что они вернутся по воздуху! А теперь? Мы не можем понять, как мы могли вначале верить, или даже, вернее, в душе сознавать, что и машины вернутся! Как быстро разум человека подвергается влиянию даже очень кратковременного процесса! Теперь мне кажется невероятным, что я полторы-две недели тому назад верил в возвращение столько же сильно, как и те шестеро. А между тем, одного из многих аргументов, выставленных противниками полета во время его обсуждения, было бы достаточно, чтобы доказать, как выполним он был!

Но если чудо случится, и мы в один прекрасный день на фоне неба увидим машины и услышим ровный гул больших моторов, то возвращение станет столь же простым фактом, сколь теперь оно кажется невозможным!

Бухта Вирго. Пятница, 5-го июня.—Матросы „Фарма" работали и сегодня по наполнению цистерн водой из озерка на Датском острове. Воду наливают сперва в спасательные лодки, а затем моторная лодка тащит их на буксире к пароходу, и тут воду ведрами поднимают на борт. К шести часам дня цистерны полны, и мы отправляемся на север.

Виды на погоду благоприятны. Мороз на этот год уже ослабил свои объятия, и снег тает так быстро, что можно проследить, как увеличиваются проталины. По горным склонам к берегу течет множество ручьев, они растут и растут, захватывают с собой камни и песок, так что море на большом пространстве от берега становится мутным. В некоторых местах оно серое, в других—коричневое; оно принимает желтый или красноватый оттенок,

смотря по цвету того грунта, который выносится в море ручьем. Погода буквально теплая. Ни варежки, ни меховые шапки нам теперь не нужны, и если мы выходим прогуляться на берег, то стоит лишь пройти небольшое расстояние, как пот уже катится с нас. Пустынная, сжатая горами бухта Вирго, казавшаяся, когда мы пришли сюда две недели тому назад, такой заброшенной, теперь пробудилась к жизни. Даже не знатоки могут заметить, как птицы приготовляются к радостям семейной жизни. Гагары, только что появившиеся в этих местах, когда мы пришли сюда, и тогда державшиеся стаями, теперь живут парами; бурая самка летит низко над водой, и за ней следует влюбленный, возбужденный самец. С плеском садятся они на воду около того островка, где построят себе дом и будут в ближайшее время жить, и выходят на берег, как настоящие буржуа, в поисках лучшего места для гнезда. Вокруг высокого холма, поднимающегося прямо от берега, целый день кружатся стаи чидриков. Шум их полета напоминает нам вой бури, когда они проносятся над нами, пробирающимися по навороченным камням на склонах, где расположены их гнезда, и мы слышим, как они, держась на почтительном расстоянии, рассуждают о том, чего, собственно говоря, нужно непрошенным гостям. Высоко в воздухе парят разбойники — большие чайки, высматривающие, нет ли где-нибудь яиц.

Да, весна действительно наступила! Бурная и проворная кинулась она на острова, где условия жизни тяжелы, и где нужно как следует взяться за дело, чтобы жизнь могла развиться. Последние лодки, наполненные водой, подходят к „Фарму“, и нас свистком вызывают с берега. Когда мы поднимаемся на пароход, то видим, что все готово для отплытия. Бочки и ящики, стоящие на палубе, крепко привязаны к бортам, и пары разведены. Фотограф Берге, Уортон и я пойдем на „Хобби“ на восток к Северо-Восточной Земле, где шансы на встречу с путешественниками наиболее велики, и потому нужно собн-

рать вещи, чтобы быть готовыми через полчаса, когда „Фарм“ тронется в путь, перейти на „Хобби“.

„Хобби“. Суббота, 6-го июня. — Вчера, около шести часов вечера, „Фарм“ снялся с якоря, вышел из пролива и исчез за плоским мысом на восточном берегу Амстердамского острова. „Хобби“ тоже вскоре был готов к отплытию, и в восемь часов отправились и мы. Сначала мы шли тем же курсом, что и „Фарм“. Погода оставляла желать многого. Видимость была приличная, но небо было покрыто низкими темно-серыми тучами, и воздух был влажный и тяжелый. Северо-восточный бриз делал пребывание на палубе далеко не приятным. Но сознание, что мы в пути, действовало настолько облегчающе, что мы оставались на палубе до позднего вечера. По выходе из бухты Вирго нам представляется возможность самим убедиться, насколько здесь, на севере, за последние годы уменьшились ледники. В одной из долин мы видим остатки ледника, который еще не так много лет тому назад доходил до самого моря. Теперь от него остался только небольшой ледяной холм. Его сосед, должно-быть, тоже значительно уменьшился, потому что теперь он уже не заполняет всей долины, как раньше: по обеим сторонам между ледником и горой лежат огромные боковые морены. И мы вспоминаем, как наши друзья из Кингс-Бэя говорили нам, что большие ледники, расположенные в глубине залива, были по крайней мере метров на 1 500—2 000 длиннее, когда они, лет десять тому назад, приезжали сюда, чтобы всерьез заняться разработкой угольных залежей. Во время прохода проливом мы оказались в компании с молодым тюленем, который плыл беспечно рядом с судном и блестящими черными глазами с любопытством смотрел на нас. Наши охотничьи инстинкты разыгрались,—останавливаться из-за маленького тюленя не стоило, но появление зверя обещало нам хорошую охоту в дальнейшем, если только нам удастся пройти достаточно далеко на север и на

восток, потому что там в это время года много больших тюленей. Возможно даже, что нам удастся убить одного-двух медведей.

В это время „Хобби“ проходит мимо острова Птичьего Пения, для которого нельзя было придумать более подходящего имени. Городские жители из нашей среды, которым стайка воробьев в 50—60 штук кажется целой тучей, всегда скептически относились к рассказам о таких больших стаях птиц, что они заслоняют солнце. Но когда мы проходили мимо этого острова, то убедились, что такие рассказы не являются преувеличением. Правда, солнца, которое птицы должны были бы заслонять, не было, но вокруг острова летали такие большие стаи гагарок, что они, на фоне серых облаков, казались грозовыми тучами, гонимыми ветром. Мы поворачиваем в пролив между Норвежскими островами и теряем из вида двугорбую вершину Амстердамского острова. В просвете между островом Птичьего Пения и островом Кловен-Клифф (Cloven Cliff) мы видим „Фарм“. Он стоит неподвижно; наверное, офицеры начали гидрографическую работу, которую должны были вести совместно с патрулированием. Скоро мы теряем его из вида; когда мы проходим мимо Внешнего Норвежского острова, нам указывают на тысячу гагар, расположившихся на самом берегу и копошащихся на проталинах, лежащих на ровном склоне, ведущем к морю.

Когда мы пойдем дня через три-четыре назад, то сможем в несколько часов собрать столько яиц, сколько нам не съесть за всю свою жизнь. Этот остров известен среди промышленников по всему Ледовитому океану, как одно из лучших яичных мест на Шпицбергене. Он конкурирует даже с Мосским островом, лежащим у входа в Сюдгат, и с Перовым островом у Хорисунда. В бинокль мы можем рассмотреть, что гагары уже начали строить гнезда, — счастливейшим удалось устроиться среди камней в бесчисленном множестве расщелин. За проливом

открывался Ледовитый океан во всю свою ширь. До этого всегда бывало так, что мы видели его спокойным и при ясной погоде, — во время наших поездок в Кингс-Бэй и обратно. О том, что во время перехода из Тромсе в начале апреля мы видели океан в бурю, мы почти позабыли,—это было так давно! Теперь мы увидели его в сырую, холодную противную погоду. Море не весело и не сине, а серо и тяжело, как свинец. Волны не кажутся ленивыми, как в солнечную погоду, они не поднимают и не опускают корабля, как-будто забавляясь, а бросают его во все стороны, так что приходится держаться, чтобы не упасть; из камбуза же слышен шум путешествующей посуды и громкие проклятия стюарда.

Льда почти нет, только кое-где на волнах качаются целые льдины или просто куски талого льда, но это еще больше создает впечатление пустынного океана, простирающегося до конца света. Когда идешь по морю где-нибудь на юге, то даже если земли и не видно то знаешь, что через столько-то часов из моря появится полоска берега. А за этой полоской есть земли, где живут люди и где можно много чего увидеть и услышать, где есть много такого, чему можно научиться, и это придает смысл путешествию. Но этот океан! Он простирается к северу, все к северу! Тяжелая свинцовая поверхность океана не кончается веселым берегом, с зелеными полями или высокими горами, а переходит в плывучий лед, всегда таящий в себе загадки, неразрешимые для пытливого ума. Такой, каким мы видим его сейчас, океан не чарует. Он действует отталкивающе, благодаря своему холодному равнодушию. Нам надоело смотреть на него, и, спускаясь в маленький салон, мы — фармцы — с неописуемой радостью констатировали, что и на „Хобби“ существует похвальный обычай подавать ночной кофе, когда судно находится в море. Мы легли спать около двух часов. Вскоре мотор был остановлен, и „Хобби“ продрейфовал всю ночь. Нужно было экономить нефть.

Когда „Хобби“ устраивался на ночь, мы находились к северо-западу от острова Моффена,—как-раз на север от мыса Добро-Пожаловать на Оленьей Земле.

Проснувшись часов около 10—11 утра, мы увидели, что все еще лежим в дрейфе. К утру спустился туман, и пока он не рассеется, нет смысла итти дальше. Мы не сможем ориентироваться, а о том, чтобы увидеть путешественников, не может быть и речи. Тот настоящий полярный туман, который нам пришлось увидеть в бухте Вирго несколько дней тому назад, ничто по сравнению с шерстяным покровом, в течение ночи опустившимся на нас. Куда бы мы ни посмотрели—взор терялся в полной бесформенности! Не на чем было отдохнуть глазу; в этой отвратительной массе не было точки, которая хоть чем-нибудь отличалась бы от остальных. Он висел над нами и был самоотвращение. Сколько времени это будет продолжаться? Люди, знакомые с Ледовитым океаном, только пожимают плечами... Нам оставалось лишь одно: стоять, где мы стояли. Легкий снежок, перепадавший время от времени, не улучшает нашего настроения. Если такая погода будет продолжаться, то придется посылать спасательные экспедиции и за нами!

Мы спустились вниз, повалились на койки и лежали так, глядя в потолок, пока не задремали.

Через час или два после обеда туман стал редеть. Мы уже можем видеть на несколько корпусов вокруг, и над нашими головами появляется светлое пятнышко; значит, солнце еще существует! Мы провожаем глазами несколько льдин, выплывающих из тумана и исчезающих снова в тумане. Даже проплывающая мимо льдина нарушает однообразие и становится целым событием. Но понемногу ветер начинает завывать в снастях. Мы чувствуем то же, что, вероятно, чувствует узник, который слышит, как ключ поворачивается в замке, и видит, как дверь тюрьмы открывается! Нужно так мало ветра, чтобы развеять туман; и мы, стоя на палубе, видим, как

он исчезает, не оставляя и следа... Но вдруг раздается возглас, который в один миг заставляет нас сбросить с себя уныние, напрячь до последних пределов все свои чувства и устремить взоры на большую льдину у штирборта.

— Белый медведь!

— Где?

— Вон, на вершине льдины!

И, действительно, мы видим медведя, кажущегося желтой тенью на фоне серого тумана. Мгновение, и одна из красивых белых промысловых лодок уже спущена на воду, гребцы, охотники и фотографы валятся в нее вместе с веслами и ружьями, и вот все пятеро лежат в куче на дне лодки. Но скоро гребцы уже на местах, и лодка понеслась — так, что вода запенилась у носа! — к льдине, на которой сидел медведь в метрах 200-х от нас. Чем ближе мы подходим, тем яснее видим медведя. Ему года три-четыре, и тем из нас, кто никогда не видел медведей на свободе, столь же интересна игра медведя, как и сама охота. Медведь не замечает лодки и продолжает играть. Он то становится на дыбы, хватая верхушку льдины передними лапами, и так бьет ее одной из лап, что снег летит, то падает на спину и машет всеми четырьмя лапами по воздуху, то вскакивает снова и начинает бегать вокруг льдины, играя в пятнашки с самим собой. Мы уже совсем подходим к нему... 20 метров, 10 метров... Он еще не видит нас, потому что стоит на другой стороне льдины. Мы стали огибать ее, и, когда находились метрах в пяти от медведя, он услышал, вероятно, скрип весел в уключинах. Он пугается, долю секунды смотрит на нас с беспокойством во взоре, затем поворачивается, бежит тяжелым галопом по льдине, вздымая за собой тучи снега, и исчезает за выступами льда. На другой стороне льдины слышен всплеск. Медведь кинулся в море и пытается спастись вплавь...

Три гребца налегают на весла. Мы огибаем льдину и видим, что медведь плывет по направлению к „Хобби".

Прошло полминуты в напряжении. Несмотря на то, что три сильных и умелых мужчины гребут так, что лодка трещит по всем швам и пот течет с них градом, расстояние между лодкой и медведем становится всё больше, и один момент мы думаем, что медведю удастся скрыться среди льдин, по другую сторону судна. Если ему удастся сделать это, то тогда у него будут шансы на спасение своей шкуры... Но несчастный зверь не может больше выдержать такой скорости. Он плывет все медленнее и медленнее, замечает судно, направляется к небольшой льдине, вскакивает на нее и кидается в море с другой стороны. Теперь лодка догоняет его с каждым ударом весел, и мы слышим его тяжелое, утомленное дыхание. Через некоторое время мы уже поравнялись с медведем, он поворачивает голову, с испугом смотрит на лодку и кидается в сторону, чтобы уйти от „Хобби", на палубе которого стоит Берге и снимает. Лодка маневрирует с тем расчетом, чтобы подогнать медведя к самому судну. Мы находимся в трех метрах от зверя. Мы слышим щелканье аппарата. В смертельном страхе, ясно отражавшемся в его усталых блестящих глазах, медведь поворачивает к лодке, разевает огромную пасть и хрипло ревет. Ему сунули весло, и он вцепился в него так, что щепки полетели.

Раздается выстрел. Пуля попадает зверю в шею, сильная струя крови бьет из нее и окрашивает море и шкуру в красный цвет. Огромное тело с силой кидается в сторону; собрав последние силы, зверь пытается нырнуть, уходит немного под воду, и мы видим, как он, похожий на огромный белый клубок, старается уйти глубже. Но силы оставляют его; он всплывает, перевернувшись на спину, и слабо рычит. Выстрел в горло, и зверь утихает и остается плавать в окрашенной кровью воде. Мы накидываем ему на шею петлю и тащим к одной из льдин, где его начинают потрошить. Оставшиеся на судне спустили еще одну лодку и подходят к льдине, и тут и медведь, и охотники, и весь процесс потрошения снимаются. Они

забрали с собой и Салли, корабельную собаку — маленькое создание, походившее на фокс-терьера и бывшее помесью всех собачьих пород. Маленький песик обнюхивает медведя и тоже попадает на фотографию. Его сняли сидящим на мертвом медведе, куда он был посажен гордым хозяином. Мы берем с собой медвежьи окорока и желчный пузырь, содержимое которого, с прибавлением достаточного количества коньяку, служит, по полярному поверью, прекрасным средством от ревматизма.

Когда мы вернулись на судно, то почувствовали себя обновленными. Мы забыли, что еще недавно проклинали Ледовитый океан и всё, населяющее его, и только и стремились к солнцу, теплу, цветам, зеленеющим деревьям, к пению птиц в летние вечера. Но теперь мы уже не пассажиры, мы пережили нечто, что́ случается только в Ледовитом океане. Мы понемногу начинаем понимать, что люди могут год за годом уезжать от норвежского лета, от дома и от родных, чтобы жить во льдах и снегах здесь, на севере, — и не только могут, но просто должны, потому что их влечет сюда сила, захватывающая большинство побывавших здесь.

Тем временем туман рассеялся совершенно, — из-за туч иногда проглядывало солнце, и далеко на юге, сквозь просвет в облаках, мы видим берег Шпицбергена от самых Норвежских островов на западе и до Ферлеген Хука на востоке. К северу и востоку океан свободен ото льда,— только несколько разрозненных льдин оживляют бесконечную поверхность. Было приказано пустить мотор в ход, и мы, из-за охотничьего возбуждения и похвальбы после убийства белого медведя, совершенно забывшие, зачем мы, собственно, здесь находимся, снова возвращаемся к действительности при первом пыхтении мотора. Через несколько времени „Хобби“ уже шел на северо-восток, взяв курс на самые северные из Семи Островов. В течение дня небо прояснялось все больше и больше, северо-восточный бриз разводил небольшую волну с бараш-

ками, солнце сияло, и когда мы часов около 7—8 вечера вошли в полосу более или менее крупного пловучего льда, всё на борту казалось радостным и прекрасным. Мы начинаем всё лучше и лучше понимать очарование жизни в высоких широтах. Море сине, небо сине, и веселые волны перекатываются через льдины, отражающие солнечный свет. Мы часто проходим мимо „грунтовых льдин" — огромных гор, высящихся на 30—40—50 метров над уровнем моря. Под водой они раз в 8—9 больше и потому садятся на мель и остаются в таком положении, пока солнце и ветер не подточат их так сильно, что они теряют равновесие и, перевернувшись, продолжают свой путь на юго-запад. Мы просим подвести „Хобби" поближе к ним, чтобы получить хорошие фотографии, но шкипер Иогансен, отказывает нам в этом. Он слишком хорошо знает, что, хотя грунтовой лед сейчас и неподвижен, но через мгновение он может перевернуться, и хотя „Хобби" и крепкое судно, но напора этих колоссов ему не выдержать. Проходя мимо большой, ровной льдины, мы сделали забавное наблюдение: волны колыхали льдину вниз и вверх, и из ее середины, через ровные промежутки времени, била толстая струя воды вышиной в 20 — 25 метров. Появление этого фонтана объясняется очень просто. Благодаря капризу природы, в льдине образовалось отверстие, и когда волны качают льдину, то вода с такой силой пробивается сквозь него, что льдина превращается в пловучий фонтан.

Нам не надоедает стоять на палубе и смотреть на пловучий лед. Это зрелище одинаково новое как для того, кто видит его в первый раз, так и для наших матросов, давно плавающих в Ледовитом океане. Волны разбиваются о грунтовой лед, как об острова и островки в норвежских шхерах. Пловучие льдины принимают разнообразнейшие формы. Во время таяния море, ветер и солнце придают благодарному материалу столь любопытные очертания, что рука великого скульптора не могла бы создать ничего более фантастического. „Хобби" проходит мимо

всевозможных сказочных животных; мы видим фантастические строения и скрюченные, застывшие деревья, профили известных нам людей — живущих и умерших, колонны с дорическими и ионическими капителями.

Но рулевому не следует слишком долго любоваться всеми этими чудесами! Природа разукрашивает не только лед надводный. Она трудится и над подводным льдом столь же усердно и с той же фантазией. От льдин, кажущихся совсем невинными, под водой отходят, часто на многие метры, „ледяные ноги", действие которых на дно судна может быть столь же фатальным, как удар о хороший гранитный камень. Пока мы идем через полосу льда, в вороньем гнезде на передней мачте сидит вахтенный, наблюдающий за этими „ледяными ногами", и сигнализирует руками рулевому, когда нужно изменять курс. А это приходилось делать очень часто, — мы не идем по прямой линии, и если бы нам вздумалось прочертить свой путь по карте, то вышла бы линия, делающая самые забавные зигзаги.

Понемногу мы стали выходить из полосы пловучего льда и через полчаса снова находились в свободном ото льда море. Еще полчаса ходу,— всё на восток,— и нужно было уже взбираться в воронье гнездо, чтобы увидеть лед, из которого мы недавно вышли. Он казался белой полоской между синим морем и небом. На юге в мглистой дали виднелись горы Шпицбергена, а на западе едва можно было различить берег Северо-Восточной Земли и ледяной покров, лежащий на всем острове. На горизонте, в том направлении, куда мы шли, снова появляются льдины. Что это? Новая ли полоса пловучего льда, или же это уже граница полярных льдов, — торосы, постепенно переходящие в сплошной лед, простирающийся до полюса и дальше к американским и азиатским берегам? Мы сможем получить ответ только через несколько часов, и оттого, какой это лед, зависит, как далеко удастся пройти „Хобби" за свою первую разведку.

...Это был пловучий лед. Мы проходим через это поле так же, как проходили через первое. Выходим снова в открытое море и до позднего вечера идем все к северо-востоку. Происходит невероятное. На горизонте появляются один за другим острова; таким образом „Хобби“ в начале июня дошел до Семи Островов, куда, обычно, можно добраться только в разгаре лета, и куда в иные годы, при плохом состоянии льда, и вовсе нельзя дойти. В прошлом году около середины лета было совершенно невозможно пройти мимо острова Моффена. Так изменяется состояние льда из года в год; не поддаваясь учету, капризно, завися от факторов, которые в значительной степени еще непонятны ученым.

Около полуночи мы находились на 80° 45′ сев. шир. и 18° 15′ вост. долготы, в каких-нибудь 50 метрах ото льда, простиравшегося на север и на восток так далеко, как только хватал бинокль.

„Хобби“. Воскресенье, 7-го июня.— Сегодня наше пробуждение было драматично. Еще не проснувшись как следует, мы некоторое время слышали и чувствовали такие сильные удары о судно, что весь корабль сотрясался, хотя он и построен из огромных бревен. Мы просыпаемся совсем. Даже и для сухопутных черепах кажется странным, что удары как-будто идут со дна судна, а не с боков. Но не успели мы выразить своего изумления, как увидели, что шкипер, проснувшийся от заслуженного после вчерашней работы сна, выскочил из своей каюты босиком и со штанами в руках. Несмотря на страшную скорость, развитую им, мы повалялись на койках еще несколько минут, пытаясь задремать, потому что все равно не могли оказать никакой помощи.

Но удары продолжаются, и нет никакого сомнения, что они идут со дна судна. С мостика доносятся командные крики, которые могли бы быть облечены в более парламентарную форму! В машинном отделении бушует буря,— моторы разогреваются, и мы по звукам, доносящимся

Полуночное солнце. Снято в середине июня.

Остатки газовых аппаратов Андре на Датском острове.

Остатки сооружений экспедиции Вельмана.

оттуда, понимаем, что нужно пустить машину как можно скорее. Другого выхода нет! Мы натягиваем на себя одежду. И, выбежав на палубу, сразу, без лишних слов, понимаем, почему разогреваются моторы и почему командные слова шкипера, стоявшего со штанами в руках, имеют столь категорическую форму. „Хобби“ стоит среди плавучего льда, и нам нужно уходить отсюда как можно скорее, иначе пришлось бы оставаться во льду дольше, чем бы мы сами того желали... Мы узнаем и причину ударов. От огромной льдины, рядом с которой мы стоим, отходит подводная ледяная нога внушительных размеров. Мы видим, как она выходит из-под судна с другой стороны и скрывается под льдинами, трущимися о бока судна. И каждый раз, когда волной поднимает льдину, ледяная нога, которая, кстати сказать, из старого голубого льда, ударяется о киль. Мы поняли, что если положение еще и не роковое, то легко может стать роковым. И с волнением ждем взрывов в моторе, которые оповестят нас о том, что машина в ходу...

Наконец-то! Вот первый, за ним следуют еще и еще; мотор заработал, судно пошло; тихо и осторожно „Хобби“ соскальзывает с ледяной ноги, которая на прощанье дает нам последний хороший двойной пинок. Мы все облегченно вздыхаем, а шкипер надевает брюки. Мы еще не вышли из льдов, остается пройти метров 200 — 300, но после некоторого маневрирования мы оказываемся на чистой воде и идем на восток. Сначала нам кажется, что сплошной лед идет по прямой линии до острова Росса, самого северного из Семи Островов. Но по мере того, как мы приближаемся к нему, мы видим, что лед поворачивает на юг. Мы все время идем вдоль границы льда; сначала на юг, потом снова поворачиваем на восток; у среднего и самого большого из Семи Островов образуется бухта, и мы даже с палубы можем видеть, что граница плавучего льда, лежащего у сплошного льда, идет, повидимому, восточнее Северного мыса на Северо-Восточной Земле.

Начинается ли сплошной лед сразу к востоку от Северного мыса и заходит ли он в бухту между ними и мысом Платен, или же эта бухта забита пловучим льдом—трудно сказать точно. Похоже на то, что сплошной лед лежит дугой, начинающейся где-то в бухте, и тянется к северу, проходя восточнее Семи Островов, к которым мы теперь подходим.

Мотор остановлен. „Хобби" ложится в дрейф. Океан спокоен, даже легкий ветерок не рябит водной поверхности, покрытой отдельными льдинами, оторванными от общей массы сильным западным течением. Что мы теперь далеко от проторенных путей, видно из того, что карты этих мест неправильны. Это заметно даже и не для моряка, — они, наверное, начерчены по фотографиям и описаниям,—точные измерения и наблюдения, повидимому, не предпринимались; даже число островов на карте не соответствует тому, которое мы видим своими глазами. Но потребность в хороших картах этих местностей не велика. Те суда промышленников, которые заходят сюда, обходятся и этими картами; даже и без их помощи они находят дорогу, потому что у многих из капитанов есть в душе искра честолюбия, свойственного путешественнику. Ландшафт здесь на севере совсем другой, чем на западных берегах. Там высокие горы и зубчатые горные цепи, давшие повод голландцам, когда те в свою очередь открыли этот архипелаг в 1596-м году, назвать его Шпицбергеном (Острые горы), опускаются прямо в море, и только в глубине фьордов можно встретить сколько-нибудь значительную береговую полосу.

Здесь горы ниже, это скорее холмы, они опускаются отлогими склонами к морю, и длинные низкие мысы отходят от берегов. Только семь островов имеют геологическое строение, характерное для самого Шпицбергена. Они поднимаются прямо из моря метров на 200 — 300. Один из них, — он называется остров Нельсона, как сообщила нам карта, — с того места, где мы стояли, был страшно

похож на фасад Собора Парижской Богоматери. Даже стрельчатая башенка на корабле собора и та была тут! Мы захотели перекрестить его в „остров Собора“, но кто-то сказал нам, что остров назван в честь адмирала Нельсона, и мы оставили ему его прежнее имя.

Мы лежим на палубе и предоставляем солнцу подпекать нас. В вороньем гнезде на передней мачте сидит шкипер Кристиан Иогансен и в подзорную трубу осматривает каждый камень на берегу: не видать ли следов путешественников! Вот уже 25-й год он ходит в полярных водах, и ему знаком каждый остров, каждая гора на берегу. Его отец, дяди и дед тоже знали их все. Он принадлежит к одному из многих северо-норвежских семейств, которые из поколения в поколение живут полярным промыслом. Когда мы на днях сидели в каюте и изучали карту полярных областей, то заметили, что около острова Уединения, лежащего у Таймырского полуострова в Сибири, в скобках стоит: Иогансен 1878. Оказалось, что это дядя нашего капитана. Он был первым, обошедшим Новую Землю, и с отцом капитана был несколько раз в полярных экспедициях шведского исследователя Норденшельда (Nordenskiöld).

Есть какой-то стиль, какие-то традиции у этих полярных капитанов. Они часто забывают про промыслы и уходят в области неведомого, когда нужно бывает разрешить какую-нибудь географическую загадку. Так, например, в первый раз был обойден архипелаг Свальбард (Шпицберген). Гаммерфестский шкипер Эллинг Карлсен (Elling Carlsen) вышел в 1863-м году на маленьком судне на промысел, приблизительно, в те же места, где находимся сейчас мы. Так как море к северу казалось свободным от льда, то он решил вернуться другой дорогой. Он пошел на восток, обошел Северо-Восточную Землю и вернулся в Норвегию мимо земли Гиле, Баренцова острова и Хопена. За это путешествие, которое можно было назвать геройским в те дни, когда на судах про-

мышленников были только паруса, он получил заслуженную награду от Королевского Географического Общества в Лондоне. Как велик вклад этих моряков в наше теперешнее знакомство с островами, никогда не будет определено точно, но можно с уверенностью сказать, что опыт таких шкиперов и их рассказы о виденном в те дни, когда эта страна была еще новой и неизвестной, сослужили ценную службу многим полярным путешественникам. Сотрудничество исследователей с промышленниками было в течение последних десятилетий очень тесным,—Нансен, Свердруп и Амундсен, все они сделали свои первые путешествия на судах промышленников. И разве их работа не является только продолжением — только в бóльшем масштабе — той географической работы, которую понемногу, когда подвертывался случай, выполняли смелые моряки-фантазеры?

Следов путешественников нигде не видно. Но Иогансен заметил на берегу несколько спящих и греющихся на солнце тюленей. Промысловую лодку, которую мы со времени охоты на медведя тащили за собой на буксире, теперь подтягивают к борту судна, и стрелок и два гребца сходят в нее. Они гребут осторожно. Совсем недалеко отошли они от судна, а нам уже не слышно скрипа весел в уключинах. Мы, оставшиеся, тоже боимся шуметь, потому что тюлень чуток, просыпается при малейшем шуме, и если он почует, что это охотятся за ним, то прыгает в море и ныряет. Мы следим в бинокль за движениями лодки. Гребцы сидят согнувшись, а от стрелка, лежащего на носу, мы видим только голову, высовывающуюся из-за борта лодки. Медленными, спокойными ударами весел лодка продвигается между льдинами. Тюлень лежит так, что охотникам нужно объехать кругом льдину, на которой он находится, чтобы иметь возможность выстрелить ему в голову. Наконец, они подошли к нему на выстрел, стрелок стал осторожно подниматься. Но тюлень все-таки проснулся, поднял голову и стал осматриваться. Он заметил лодку, мы видим, как он собрался прыгнуть в воду.

Тут раздался выстрел, огромный зверь судорожно пытается сползти со льдины, но выстрел был хорош. Тюлень остается лежать на краю льдины, только голова его упала в воду. Когда раздался выстрел, гребцы затабанили, и лодка с треском ударилась о льдину. Парни выскакивают на нее, и багром втаскивают подальше на лед тяжелое бессильное тело. Пуля попала тюленю как-раз сзади уха и убила мгновенно. Быстро огромное животное было выпотрошено, несколько килограммов мяса вырезано из спины, шкура и сало брошено в лодку. И вот уже охотники гребут к следующему тюленю, лежащему на льдине в нескольких стах метров от первого.

Только успела лодка отойти от того места, где лежало окровавленное, выпотрошенное тело, как глупыши и чайки слетелись на пиршество. Они рвали остатки сала и мяса и проглатывали один за другим огромные куски—короче сказать, ели до отвала. Но, наконец, они наелись,—стали такими тяжелыми, что не могли летать. Некоторые пытались подняться, но должны были выбросить назад часть пищи, прежде чем смогли полететь.

Через некоторое время лодка возвращается,—охотники привезли с собой четыре тюленьих шкуры, и один из них, проходя мимо кухни, бросил туда кусок окровавленного мяса:

— Свежее мясо к ужину, стюард!

Мотор снова пускается в ход, и „Хобби“ продолжает свой путь к югу, вдоль края сплошного льда. Около десяти часов мы остановились на ночь немного к северо-востоку от Низкого острова у бухты Водки. Лодка снова уходит, матросы не хотят упустить лишнего заработка, который дает им ночная охота на тюленей. Мы с палубы видим, как они исчезают между льдинами.

Будем надеяться, что с тремя людьми, ушедшими на ней, не случится того, что случилось с тремя другими, сошедшими на один из Тысячи Островов с одного судна, вышедшего на промысел к востоку от Шпицбергена, чтобы

поискать яиц и пуха. Мы слышали эту историю от одного шкипера-промышленника, с которым познакомились в Кингс-Бэе еще до старта. „Они взяли с собой только один дробовик и отправились в шлюпке. Едва только они вышли на берег, как течением сомкнуло лед между островами и судном, стоявшим от них в каких-нибудь нескольких стах метров. Тут спустился прегустой туман, и всё исчезло в нем. Трое мужчин стали ждать. Они прождали так восемь суток; они вытащили шлюпку на берег и прятались под нее от снега и ветра, питаясь яйцами и сырым птичьим мясом, потому что спички у них промокли. Когда туман рассеялся, то судна уже не было. Что им было делать; в своей шлюпке они пробрались сквозь льдины до самого Шпицбергена, обогнули Южный мыс, и через девяносто дней пришли худые, но в целости и сохранности, к шведским угольным копям в заливе Белля. Оттуда они прошли на угольщике в Тромсе. Но их шкуны там не было, потому что она все еще ходила и искала Кристиана с товарищами, и только через несколько дней пришла с приспущенным флагом. А Кристиан стоял на Вервенской пристани, хохотал и кричал им: „Чорт побери! Что же вы, ребята, не хватило у вас, что ли, фала?“

Но погода тихая, и ничего не случится, если даже лодка и отойдет довольно далеко от судна. Более тихой ночи нельзя себе и представить. Пустынный ландшафт совершенно застыл. Не слышно ни звука, только изредка раздается выстрел с лодки, ушедшей во льды. Тогда эхо перекатывается среди береговых гор, затихает на время и минуты через две-три снова гремит. Небо ясно, но в воздухе какая-то мгла, так что солнце, стоящее высоко в северной части неба, кажется далеким и фантастичным. Горы и снежный колпак далеко на Северо-Восточной Земле сливаются со мглой и отражаются в воде, и отражение сохраняет все цвета и формы оригинала. Мы стоим, облокотясь на перила, и всё смотрим, смотрим... Что это

было бы за чудесное путешествие, если бы только мы знали, что те шестеро, ради кого мы находимся здесь, живы и здоровы! Теперь они, наверное, пробираются через льды на юг.

Сегодня день рождения Рисер-Ларсена. Мы вспомнили слова, сказанные им еще в начале мая: „Пора лететь, а то мне не успеть вернуться домой в Норвегию ко дню рождения!“

„*Хобби*“. *Понедельник, 8-го июня.* Здесь, на севере, нет большой разницы между днем и ночью. Когда мы вышли на палубу сегодня утром, солнце стояло на другом краю неба; остальное было без изменений. Птицы, отдыхавшие часа два среди ночи, снова в движении. Гагары во фраках и белых манишках стаями летят к открытому морю за добычей. Люрики и чидрики носятся взад и вперед, подчиняясь случайным дуновениям ветра в высоких слоях воздуха. Вокруг нашего судна скользят по воздуху глупыши, дожидающиеся, когда стюард выплеснет за борт помойное ведро. Они могут висеть таким образом в воздухе часами, лишь изредка делая легкое движение крыльями, чтобы попасть в другое воздушное течение. Ночью сюда пришло промысловое судно, оно встало в нескольких стах метров от нас, и мы отправляемся на него. Взойдя на борт, мы рассказали, что́ „Хобби“ делает здесь на севере; шкипер обещал, что он будет наблюдать и предупредит другие суда, которые ему встретятся на пути. А встретит он, верно, немало судов, — уж очень хороший нынче год для промысла; на горизонте, пока мы говорили, показались мачты еще одного судна. Мы попросили шкипера передать наши слова также и промышленникам, зимующим в хижинах на северном берегу, если ему случится встретиться с кем-нибудь из них. Он обещал нам и это и на прощанье получил несколько пачек табаку, так как его судно уже давно было в море. С ловлей дела шли неважно, так что от запаса этого драгоценного вещества, закупленного еще в Тромсе, уже почти ничего не оставалось.

„Хобби", пыхтя, отправился дальше, держа курс на север к границе сплошного льда, вдоль которого мы должны итти на запад, пока не будем находиться как раз над Норвежскими островами. Путь „домой" — в бухту Вирго на Датском острове — начался. После нескольких часов хода, мы достигли границы сплошного льда, как раз к западу от острова Росса, и пошли вдоль него,— понемногу Семь Островов и Северо-Восточная Земля исчезли за горизонтом, и мы больше не видели земли. К северу был один только лед, и край его тянулся на запад так далеко, как только хватал глаз. Мы шли на расстоянии 50 — 100 метров ото льда. Дул свежий юго-восточный бриз, срывавший верхушки волн,—он, вероятно, дул весь этот день, потому что мы заметили, что ледяные поля, через которые мы проходили в передний путь, исчезли. Ветер прогнал их на север и прибил к сплошному льду.

Пока судно шло вдоль границы льда, мы помогали команде скоблить тюленьи шкуры. Во время этой работы Уортон делает забавное открытие: тот матрос, с которым он работал над тюленьей шкурой, служил во время войны на западном фронте в той же американской дивизии, что и он.

Покончив с тюленьими шкурами, мы увидели еще одного белого медведя. Он стоял на высокой льдине у самого края льда. Мы спускаем лодку на воду и гребем туда. Выходим „на берег" и пытаемся подойти к медведю на выстрел. Осторожно пробираемся от льдины к льдине. От нетерпения выстрел был сделан со слишком большого расстояния; пуля пролетала как-раз над медведем; это испугало его, мы увидели, как он припал к земле и среди торосов казался желтоватой полоской, затем побежал, прыгая со льдины на льдину, и скоро мы потеряли его из вида. Оставить его в покое? Или попытаться найти? Мы влезли на ледяную гору и в бинокль увидели его во льдах, в нескольких стах метров от нас. Один из

выстрелов, посланных ему вдогонку, наверное, ранил его, потому что он волочил одну из задних ног. Он уже не бежал, а тихонько пробирался по льду. Мы следили за ним в бинокль. Вдруг он остановился, и мы увидели, как он улегся у подножья большой ледяной глыбы на расстоянии одного километра от нас. Мы постояли некоторое время в нерешительности. Итти по льду невозможно. Большинство льдин, здесь у края, недостаточно велики, чтобы выдержать человека, а между большими льдинами есть или трещины или свободные пространства, наполненные ледяной кашей и мелкими комками льда. Чтобы настигнуть медведя, надо будет тащить лодку с собой, проталкивая ее среди льдин и ледяной каши, и грести там, где возможно. Мы посмотрели друг на друга и приняли быстрое решение. Это была тяжелая работа. Один из нас стоял на носу с багром в руках, которым зацеплялся за льдины и таким образом подтягивал лодку, двое отталкивались веслами, а двое время от времени выскакивали на льдины и проталкивали лодку через мелкий лед. Но они должны были делать это с большой ловкостью, потому что многие из льдин, которым они доверялись, не могли выдержать их и тонули. И тогда им приходилось снова вскакивать в лодку, пока вода не замочила ног. Это удавалось не всегда. Так с трудом пробирались мы вперед. Наконец мы подходим к медведю на расстояние выстрела и стреляем. Он вскакивает, мы стреляем снова, медведь падает, и мы, подбежав, приканчиваем его. Мы снимаем с него шкуру и тащим ее к лодке, которую оставили в просвете между двумя порядочными льдинами. И садимся отдохнуть! Мы, действительно, нуждались в отдыхе. Ведь, на то, чтобы пройти какой-нибудь километр, от кромки льда до медведя, мы затратили полтора часа и были совершенно мокры — отчасти от пота, отчасти от морской воды.

Но надо было возвращаться. Обратный путь был столь же тяжел, и только через три часа после того, как мы

покинули „Хобби“, мы снова поднялись на борт. Оставшиеся уже начали беспокоиться, видя как далеко во льды мы забрались, потому что с юга надвигался туман. Мы его не заметили, с увлечением занявшись лишением медведя жизни. Не прошло и получаса после нашего возвращения, как туман надвинулся и окружил судно таким густым слоем, что мы могли итти вдоль края льда только тихим ходом, так как были в состоянии видеть лишь на 50 — 60 метров вокруг себя. Мы находились как-раз к северу от самого скверного места на всем Свальбарде— пролива Хинлопен между Шпицбергеном и Северо-Восточной Землей; здесь всегда бывает ветер и туман. Но полоса тумана, в которую мы попали, была небольшой; через час мы вышли из нее, видимость стала хорошей, но небо было покрыто тучами. Полным ходом мы продолжали свой путь вдоль границы сплошного льда.

Вечером мы обсуждали результаты нашей разведки. Люди, знакомые с местными условиями, все в один голос говорили, что если путешественники вернутся на Свальбард, то единственное место, где мы можем их ждать— это Северо-Восточная Земля, где у путешественников будут наибольшие шансы достигнуть земли на восток от Семи Островов и Северного мыса; там расстояние от сплошного льда до земли невелико, и пояс торосов наиболее узок. Возможность того, что они достигнут при своем примитивном оборудовании и скудных запасах провианта края льда, здесь на западе — просто-напросто исключается. И даже если им это и удастся, то и тогда их положение будет гораздо тяжелее, чем если бы они пошли на восток. Какова ширина пояса торосов, лежащего перед сплошным льдом, мы, конечно, не можем знать. Но даже у самых Семи Островов торосы простирались так далеко, как только хватала подзорная труба, а ее поле зрения по меньшей мере 15 километров. И чем дальше мы идем на запад, тем шире, вероятно, будет поле торосов. И если мы, охотясь на медведя, употребили на

то, чтобы пройти какой-нибудь километр — полтора часа, то путешественникам, чтобы продвинуться на такое же расстояние, понадобится гораздо больше времени. У них, ведь, тяжелые мешки, а их маленькие брезентовые лодки слишком тонки и не могут проталкиваться между льдинами. Если же они все же придут к краю льда здесь, на западе, то им все равно придется итти к Северо-Восточной Земле, потому что между границей льда и северным берегом Шпицбергена лежит полоса открытого океана, шириной около 100 километров, и попытка переплыть через нее на брезентовых лодках неминуемо окончится гибелью.

Если же сюда на север будут присланы аэропланы, чтобы принять участие в рекогносцировке, то, по нашему мнению, они принесут больше всего пользы, если базой для своих операций выберут Низкий остров у западного берега Северо-Восточной Земли. Оттуда они могут летать на запад и на восток и углубляться во льды, насколько сочтут возможным.

Бухта Вирго. Вторник, 9-го июня.—Всю ночь шли вдоль края льда, который севернее острова Моффена поворачивал на юг, а на 80° 30′ сев. шир. снова на запад. Вахтенный с мостика видел в течение ночи четырех медведей. Очутившись выше Норвежских островов, мы покинули край сплошного льда и взяли курс на эти острова. Часа два мы стояли в проливе между ними и собирали яйца и пух, а затем продолжали свой путь сюда, в бухту Вирго, куда и пришли около половины седьмого. „Фарма“ не было, но в хижине — „доме Пайкса“ — лежало письмо от капитана Хагерупа и нижеследующая телеграмма от Аэроклуба, помеченная Осло, 6-го июня:

„Решили вчера организовать помощь путешественникам следующих местах Шпицбергене Восточная Западная Гренландия мыс Колумбия точка Шпицбергене достаточно двух судов двух аэропланов кроме того просите норвежские промысловые суда искать восточном берегу Шпицбергена Восточной Гренландии вероятно французский

исследователь Шарко ротмистр Исаксен точка Северо-восточной Гренландии и мыс Колумбия просим Нью-Иоркский комитет взять на себя работу".

В письме капитана Хагерупа с „Фарма" — премьер-лейтенанту Хагерупу было написано, что командующий флотом вызвал „Фарм" в Адвент-Бэй, приказав погрузиться там и итти встречать аэропланы, идущие из Хортена с угольщиком на север. „Фарм" ушел вчера, и если он не вернется в бухту Вирго до 8-ми часов утра вторника 16-го июня, то „Хобби" должен итти в Кингс-Бэй. А за это время „Хобби" должен отправиться на север и на восток, на новую разведку. Так как „Фарм" мог притти сюда раньше возвращения „Хобби", то мы, журналисты, решили сойти на берег на Датском острове и прожить в доме Пайкса 4 — 5 дней, пока „Хобби" или „Фарм" не вернутся.

Датский остров. Среда, 10-го июня.—Теперь мы живем здесь. „Хобби" ушел на север часов около 4-х дня, и мы устроились в маленькой хижине, насколько могли уютнее. За те несколько дней, которые мы были в море на „Хобби", здесь наступило настоящее лето. Снег лежит только на склонах гор, да на дне долин кое-где остались глубокие сугробы. Но, в общем, почти всюду земля обнажилась. Собственно говоря, слово „земля" не совсем правильно,—почва Датского острова один только голый камень. С течением времени вода и лед разломали гору, и теперь только самые крутые утесы остались целы. Мы слышим, как вода журчит всюду в глубине между маленькими и большими камнями, которые лежат так неустойчиво, что нам приходится быть чрезвычайно осторожными, когда мы лазаем по ним. Сегодня в первый раз за все время нашего пребывания на Шпицбергене шел дождь. Так приятно и уютно сидеть в хижинке и слушать, как дождь бьет в стекла и барабанит по земле.

Датский остров. Четверг, 11-го июня. — Ночью нас разбудил какой-то шорох у дверей. Уортон после многих

встреч с медведями решил, что и это медведь, и растолкал меня со словами: „Зарядите ружье. Медведь у дверей!“ Но, оказалось, он ошибся, это были три промышленника, зимовавшие на восточной стороне Шпицбергена, в маленьком рукаве пролива Хинлопен—Карманной бухте. Они прошли весь длинный путь вдоль северного берега в маленькой лодке, нагруженной до верха лисьими шкурами, остатками провианта и всем тем снаряжением, которым промышленники пользовались в течение зимы. Их лодка доставила нам много удовольствия. Утром мы выезжали на охоту на гагарок, а днем были на островах и собирали свежие яйца.

Там нас встречают гагары, чайки, морские ласточки, гуси — все они тысячами вылетают из гнезд, щебечут, пищат, свистят, кричат и в отчаянии носятся над самыми головами разбойников, хлопая крыльями совсем у наших лиц. Мы машем на них шапками, но не отступаем. Мы осматриваем гнездо за гнездом—особенно нас интересуют гнезда гагар. В каждом из них лежит по пять, шесть яиц и горсти две пуха. Мы не занимаемся грабежом. Мы оставляем в каждом гнезде по яйцу и по клочку пуха, потому что тогда самка продолжает класть яйца и выщипывать пух, пока гнездо снова не будет в порядке. А если взять все яйца и весь пух, то тогда она в этом году уже не примется за гнездо! Этот сбор пуха и яиц не совсем только приятен для обоняния!

Когда мы находимся метрах в 10—15 от гнезда, самец издает испуганное „ой-ой-ой“, самка прижимается к гнезду. Лежит неподвижно; только редкое мигание внимательных черных глаз показывает, что она следит за нами. Удастся ли ей обмануть нас и заставить думать, что она только поросший мхом камень? Но самец, как и все мужчины, в глубине своего сердца — трус! Когда мы подходим еще на два, на три шага ближе, он снимается и с шумом летит к морю. Покинутая самка следует за ним. Но в тот момент, когда она взлетает, с ней случается медвежья

болезнь, и если бы жизнь в высоких широтах не лишила нас всякой брезгливости, то это простое средство спасло бы и яйца и пух, которые теперь пахнут очень скверно!.. Дождь перестал. Белые облака бегут по голубому небу, и на солнце совсем жарко. Воздух свеж и легок; здесь на острове чувствуешь себя как-будто в горах летом, там—дома, в Норвегии.

Датский остров. Пятница, 12-го июня.— Нам приходится много работать в хижинке. Целый день жарим, печем, варим кофе; все же у нас остается достаточно времени для осмотра остатков сооружений для экспедиций Андре и Вельмана—сооружений, разбросанных по широкой долине, где стоит хижина. Тут осталась не какая-нибудь мелочь. Аппараты, применявшиеся для добычи газа для воздушного шара, исчезнувшего навсегда, и для дирижабля, упавшего сейчас же после старта, — лежат кучей, заржавленные и попорченные временем. Десятки ящиков с железными стружками, полуразломанные бомбы из-под кислоты и доски от разрушенных ангаров разбросаны повсюду. На крышках ящиков можно различить полустертые буквы адреса. От дома Вельмана остались почти нетронутые стены и плита, показавшаяся нам гораздо лучше того старого хлама, который должен был изображать плиту у нас в хижине. От дома ничего не осталось, — он был еще цел несколько лет тому назад, но однажды летом его буквально украли. Один предприимчивый шкипер, не наловивший ничего, разобрал весь дом, увез доски и покрыл свои расходы, — и даже кое-что заработал,—продав все одной из угольных компаний.

Северо-западный угол Шпицбергена—местность, известная в истории полярных экспедиций. Первая экспедиция, отправившаяся отсюда на полюс, была организована англичанами. Два военных корабля прошли здесь в 1773-м году, но дошли только до 80°36′ сев. шир., где лед заставил их повернуть обратно. На одном из судов был мичманом Нельсон и во время путешествия едва не

был убит белым медведем. В последующие десятилетия был сделан ряд попыток пройти на север со Шпицбергена, но опыт таких экспедиций показал, что на парусах и имея отправным пунктом Шпицберген,—не достигнуть полюса. Лед спускался сильно в более низкие широты, и суда сносило течением на юг, как только они оказывались во льдах, вследствие чего они и не могли маневрировать. Затем долгое время никаких попыток не предпринималось,—следующие по порядку были попытки Андре и Вельмана. Путь к полюсу через океан довелось показать Фритьофу Нансену на „Фраме". Это знаменитое судно, выйдя из льдов в 1896-м году, прошло мимо бухты Вирго, держа курс на юг на Норвегию. В это лето на Датском острове находился Андре, ждавший тогда подходящего ветра для своего полета на воздушном шаре, но в тот год такого ветра не было, и он отправился только на следующее лето.

Датский остров. Суббота, 13-го июня. — Хорошая погода, тихо, ясно, легкая облачность.

Датский остров. Воскресенье, 14-го июня. — Все как вчера.

Датский остров. Понедельник, 15-го июня. — Около 4-х часов дня пришел „Хобби" из своей второй разведки. Погода была ветреная, и сильно качало; путешественников они не видали. Лед был приблизительно там же, где лежал и в первую разведку; к северу от Семи Островов удалось пройти даже до 81° северной широты. „Фарм" еще не вернулся. Если он не придет до восьми часов утра завтрашнего дня, то „Хобби" пойдет в Кингс-Бэй.

Новый Олесунд, Кингс-Бэй. Вторник, 16-го июня. — „Хобби" пришел сюда около 4-х часов дня, сделав хороший переход мимо Семи Ледянных Гор. Задувал сильный ветер, и волны не раз перекатывались через палубу. Пока мы были на севере, здесь произошли значительные события. Нас ждала телеграмма из Адвент-Бэя о том, что в воскресенье туда пришли на угольщике из Хортена два

военных гидроаэроплана. „Фарм“, предоставленный в распоряжение какой-то экспедиции, ушел на юг в Норвегию, и вместо него дозорное судно „Хеймдаль“ будет судном-маткой для аэропланов. Мы переговорили по радиотелеграфу с „Хеймдалем“, уже пришедшим в Адвент-Бэй. Аэропланы были уже на воде и отправятся, как только будет подходящая погода. Мы выставили буйки, чтобы аэропланы могли пришвартоваться, но все же протелеграфировали „Хеймдалю“, что ветер настолько силен, что лучше отложить старт и подождать, пока стихнет.

Новый Олесунд. Среда, 17-го июня. — Когда мы сегодня проснулись, была прекрасная для полета погода. Небо было высокое, прозрачное и голубое, легкий восточный бриз рябил поверхность фьорда. Премьер-лейтенант Хоргген сообщил в Адвент-Бэй летчикам, что здесь все готово для их приема; и через некоторое время нам телеграфировали, что аэропланы отправились, как только получили извещение Хоргена. Тогда было 9 час. 35 мин. утра. Сюда они должны были прилететь около 11 часов; и только мы начали смотреть, не видать ли аэропланов в выходе из фьорда, как услышали отдаленный шум моторов. Вскоре мы увидели их, они летели, похожие на маленькие черные точки, на высоте 1 200—1 500 метров над плоским мысом у Квэд-Хука. Через несколько минут они садятся, — „F 18,“ с премьер-лейтенантом Лютцов-Хольмом и „F 22“ с премьер-лейтенантом Стюром (Styr), — и пристают к приготовленным буйкам. Мы, конечно, обрадовались и аэропланам и летчикам, но радость была смешана со скорбью. Завтра, в четверг, 18-го июня, исполнится четыре недели со дня отлета „N 24“ и „N 25“. В тот день стояла такая же чудная и идеальная для полета погода, как и сегодня.

Мы вместе с новоприбывшими летчиками ходили на место старта, теперь уже совсем свободное от снега, — там на берегу еще лежала часть тех бензиновых бочек, из которых мы в ночь перед стартом наполняли цистерны

аэропланов. Мы узнали у летчиков новости с юга и рассказываем им обо всем происшедшем у нас. У нас создалось впечатление, что там, дома, думают, как и мы, — никто не ждет, что путешественники вернутся по воздуху, и все считают наиболее вероятным предположение, что машины были испорчены при посадке на лед, и путешественники идут теперь к мысу Колумбия. Но так как есть возможность, что они пошли к северному берегу Шпицбергена, то было сочтено необходимым послать экспедицию, которая сегодня и прибыла сюда.

„Хеймдаль" пришел около 8-ми часов вечера. На нем находился и капитан Хагеруп; он будет попрежнему руководить экспедицией. Он не получил никаких определенных инструкций о том, сколько времени „Хеймдалю", „Хобби" и обоим аэропланам производить разведки, но, вероятно, мы пробудем здесь еще недели две. Через две недели— в четверг, 2-го июля — истекает шестинедельный срок, назначенный Амундсеном для патрулирования вдоль границы льда. Составляются планы на последние две недели нашего пребывания здесь, и, основываясь на опыте, который „Хобби" приобрел за свои обе разведки, было решено, что Низкий остров у западного берега Северо-Восточной Земли будет наилучшей базой для аэропланов и что суда отправятся на север, к Датскому острову, около 12-ти часов ночи. Туда они придут завтра часов около 8 — 9 утра, а аэропланы прилетят следом.

Появление „Хеймдаля" и летчиков пробудило в нас, приехавших сюда вместе с Амундсеном, странные чувства. Вид военного судна и офицеров в форме напоминает нам о мире, от которого события последних недель удалили нас за такое сравнительно короткое время больше, чем мы сами думали. Мы видели северную зиму и весну и теперь переживаем арктическое лето. Вспоминается старт, долгие недели в Новом Олесунде до старта и еще более долгие недели после него — во льдах. С нами случилось больше, чем на юге случается за год; мы пережили целую

гамму настроений, которые оставят на нас неизгладимые следы. Мы встретили людей, которых считали простыми смертными, пока они не исчезли в выходе из фьорда, улетев на двух серых аэропланах, а теперь они выросли в нашем сознании в сказочных героев! Увидим ли мы их опять? Мы отгоняем эту мысль, но она появляется все снова и снова. Сегодня она мучительнее, чем раньше, потому что „Хеймдаль“ и аэропланы служат вещественным доказательством того, что на юге от нас, во всем свете, тоже сомневаются и боятся!..

Мы вспоминаем всех тех, кого нам пришлось повстречать здесь. Людей, зарабатывающих хлеб тут, на севере, во льдах. Под более милостивыми небесами он могли бы зарабатывать лучше и лучше жить, но неизвестное, опасности, лед и жажда приключений призывают их, как и тех шестерых. Они откликнулись на призыв и со скудным снаряжением отправились в путь под ликование восторженного человечества! Ликование сменилось сомнением и страхом, и теперь посылается экспедиция, имеющая в своем распоряжении всё то, чем современная техника может помочь, чтобы найти путешественников или хоть их следы.

Новоприбывшие летчики, офицеры с „Хеймдаля“ и мы остальные обедали сегодня у директора Кнутсена. Мы сидели в тех же комнатах, где так часто сиживали с теми шестью и где две-три недели тому назад прощались с товарищами, уехавшами на юг. Наш хозяин, тогда еще столь оптимистически настроенный, пытается подбодрить нас своей надеждой. Но мы видим, что он уже не верит. И он начал сомневаться. Понадобилось больше времени, чтобы и в его душе зародилось сомнение, но все же, наконец, сдался и он! И вот мы сидим так, — нас было человек 20, разных по характеру и по нраву, занимающих самые различные положения в жизни. Мы пытались найти такую тему для разговора, которая могла бы заинтересовать всех. Но все же разговор часто замирал,

потому что мы все думаем об одном, но не хотим этого высказывать. Один за другим мы пошли на суда, которые скоро понесут нас на север, где мы будем ждать две недели, чтобы затем вернуться обратно в Норвегию. Это покажет всему свету, что надежда на возвращение путешественников в эти места оставлена. И Шпицберген будет забыт!

Новый Олесунд, Кингс-Бэй. Четверг, 18-го июня. — Около часа ночи последние гости простились с директором Кнутсеном и пошли на суда. „Хеймдаль“ уже развел пары и приготовлялся к отходу. Через несколько минут начнется третий и последний период разведочной службы. Мы уже подходим к пристани и видим верхушки мачт, выглядывающие из-за пригорка. Жители угольного поселка, не избалованные интересными происшествиями, столпились на эстокаде для погрузки угля. Мы почти под эстокадой, метрах в 40—50 от собравшихся людей.

Тогда-то и происходит чудо!

По мосткам бежит человек, машет нам руками, перегибается через перила и кричит: „Амундсен с товарищами вернулся!“ И бежит дальше. Голос у него грубый и хриплый. Только пьяный может шутить так глупо, говорим мы друг другу и спокойно продолжаем свой путь.

Но что это?

Народ на мостках машет шапками. Мы слышим крики „ура“ и видим, что еще одно судно стоит у пристани. Мы пробегаем оставшиеся нам до пристани несколько шагов, только брызги летят в стороны! Крики „ура“ раздаются всё громче и громче. Мы взбегаем на палубу „Хеймдаля“, стоящего у самой пристани, прыгаем с него на „Хобби“, стоящий рядом с ним!

Боже мой! С „Хобби“ мы видим палубу маленького промыслового судна, приставшего к борту „Хобби“. Там они все шестеро: Амундсен, Дитриксон, Эльсворт, Фойхт, Омдаль, Рисер-Ларсен — грязные и некрасивые, но живые и здоровые; их окружают целой толпой рабочие, рыбаки

и матросы, которые кричат „ура“, хлопают в ладоши и с ликованием поднимают путешественников на руки! Мы спрыгиваем на переполненную народом палубу, смеясь и плача, треплем вернувшихся по щекам, обнимаем их и никак не можем выразить своих чувств. Связной речи не было слышно. „Не может быть!“ — „Это сон!“ — „Неужели же это вы?“

Понемногу мы успокоились, и директор Кнутсен забирает всех шестерых к себе домой. Комнаты наполняются званными и незваными, и вдруг раздаются звуки нашего гимна. Через некоторое время мы узнаем, что случилось с путешественниками. Сначала было рассказано немного. Но достаточно, чтобы мы могли понять, отчего у вернувшихся два разных взгляда. Один внешний, видящий и сознающий то, что происходит вокруг них сейчас; другой далекий, отсутствующий, не могущий в первое время оторваться от того, что они видели там, на севере, и что оставило на них неизгладимые следы. Путешественников накормили, свели в баню и приготовили каждому по удобной постели с чистыми белыми простынями. Четырехнедельные бороды были сбриты.

Люди, бывшие на пристани, когда пришел моторный куттер „Морская Жизнь“, рассказали нам о тех чудесных моментах, когда они поняли, кто стоит на палубе судна.— Когда по Новому Олесунду прошел слух, что „Хеймдаль“ и „Хобби“ должны итти на север к Датскому острову около 12-ти часов ночи, то на пристани собралась масса людей, чтобы посмотреть на отход судов. Через легкие облачка проглядывало полуночное солнце, стоявшее высоко над горами по другую сторону фьорда. В выходе из фьорда лежал туман, и стоящие на пристани заметили, что из него выходит маленькое промысловое судно. Никто не обратил на него особенного внимания; все подумали, что это одно из многих рыбачьих судов, заходящих в течение лета в Новый Олесунд за углем и водой. За ним следили без всякого интереса; только показалось

странным, что на таком маленьком судне такая большая команда. На носу стояло несколько человек в меховых одеждах и махало руками. Судно быстро приближалось.

И вот кто-то крикнул:

— Да, ведь, это Амундсен!

Эта весть распространилась мгновенно. Крики „ура“ вырываются сами собой. Шестеро стоявших на носу кивают и машут, и судно пристает к борту „Хобби“. Все шестеро целы и невредимы. Через несколько минут пристань черна от народа. Можно было подумать, что население Нового Олесунда спало, не раздеваясь, в ожидании прибытия путешественников. Палуба „Морской Жизни“ наполняется обезумевшими от восторга людьми.

Осло. 1-го июля. — Сегодня утром я вернулся домой. Я перечитал листки дневника, веденного во время путешествия. И понял очень мало. Воспоминание о том, что случилось на палубе маленькой полярной шхуны в первые часы после ее прихода, кажется подернутым туманной дымкой. Всё это так бесконечно далеко. Если я закрываю глаза и заставляю себя перенестись на две недели назад, то чувствую замирание сердца.

Мы были с ними.

Смотрели в лица, отражавшие перенесенное и передуманное, носившие следы четырехнедельных надежд и сомнений.

Все мысли покинули нас, наши души наполнились одним чувством — безграничным и неописуемым.

Была ли это радость свидания?

Карта № 2.

Сплошная линия — путь „Хобби", прерывистая — путь трех промышленников. Неравномерно заштрихованные пространства, это — свободный подвижный лед, прилегающий к сплошному льду, показанному наклонной штриховкой.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ

ПОГОДА

(Написано Якобом Бьеркнесом)

Этот отчет не заключает в себе научно-обработанных метеорологических наблюдений, произведенных экспедицией в Кингс-Бэе во время полета и за двадцати-четырехдневное пребывание на 87° 43′,—тому будет предоставлено место в специальных журналах. Я только дам здесь характеристику „полярной погоды", какой она была весной 1925-го года, и расскажу, что было сделано, чтобы определить самый удачный момент для старта.

Каким требованиям должна удовлетворять погода с точки зрения летчиков, пытающихся достичь полюса?

Во-первых, летчики должны быть свободны от риска встретить туман в том месте, где они будут спускаться. Даже если слой тумана всего в несколько метров толщиной, то и тогда посадка невозможна, а если придется спускаться из-за порчи мотора, то тогда катастрофа почти неизбежна.

Во-вторых, нужно избегать полета при снеге. Тогда аэропланы легко могут потерять друг друга из вида, а если они будут лететь очень близко, для поддержания связи, то все время можно опасаться столкновения.

Пасмурная погода, даже без осадков, тоже не подходит. Хоть изредка должно проясняться, чтобы можно было править по солнцу. Навигация по компасу, как известно, очень ненадежна в таких высоких широтах, и магнитное склонение в Ледовитом океане еще недостаточно изучено.

К счастью, мы знаем достаточно о полярной погоде, чтобы заранее выбрать время года, наиболее удобное для полета к полюсу. Этим знанием мы прежде всего обязаны

экспедиции Нансена на „Фраме“ в 1893—96 годах. Почти во время всего дрейфа через Ледовитый океан делались через каждые два часа наблюдения, давшие исключительный по богатству материал. Наблюдения эти тщательно обработаны покойным профессором Моном (Mohn), и с результатами их можно теперь легко ознакомиться. Как наблюдения, так и обработка их профессором Моном помещены в труде: „The Norwegian North Polar Expedition“, Vol. XVII, Meteorology (Норвежская Экспедиция к Северному полюсу, т. XVII, Метеорология).

Из этой книги я беру несколько цифр, дающих вполне определенный ответ на вопрос о том, какое время года наиболее удобно для полета к полюсу.

За три года дрейфа среднее число ясных дней в месяц было следующее:

в январе	14	в мае	7	в сентябре	0
„ феврале	12	„ июне	0	„ октябре	4
„ марте	9	„ июле	0	„ ноябре	11
„ апреле	8	„ августе	0	„ декабре	15

Таким образом, в середине зимы (декабрь и январь) ясных дней почти половина, но количество их быстро уменьшается по мере приближения лета, и в течение четырех месяцев, с июня до сентября, их вовсе нет. Бывает, правда, что солнце пробивается сквозь тучи и светит часть дня, но и это случается редко. В июне, в среднем, было 26 совершенно пасмурных дней, в июле—27, в августе—24 и в сентябре—27.

Как и следует ожидать, осадки бывают чаще в серые летние месяцы, чем в остальное время года. Число дней с осадками было в среднем:

в январе	11	в мае	20	в сентябре	22
„ феврале	11	„ июне	20	„ октябре	14
„ марте	13	„ июле	21	„ ноябре	9
„ апреле	13	„ августе	19	„ декабре	9

Таким образом, за время с мая по сентябрь нужно считать, что $^2/_3$ всех дней будут с дождем или снегом. Зимой же только $^1/_3$ всех дней бывает с осадками.

Злейший враг летчиков—туман—тоже чаще всего бывает в летнюю половину года. Число туманных дней было:

в январе	0	в мае	2	в сентябре	10
„ феврале	0	„ июне	10	„ октябре	4
„ марте	2	„ июле	20	„ ноябре	1
„ апреле	1	„ августе	16	„ декабре	0

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что до мая месяца не будет тумана у поверхности земли, но зато с июня по сентябрь он—явление обыкновенное. Только в октябре туман бывает не так часто, чтобы затем в середине зимы совсем исчезнуть.

Итак, из наблюдений „Фрама“ ясно видно, что только в темную половину года бывает хоть сколько-нибудь постоянная, хорошая и ясная погода. Бóльшая часть светлого полугодия пасмурна и туманна.

Эти обстоятельства, конечно, чрезвычайно неблагоприятны для каких бы то ни было попыток достигнуть полюса по воздуху. Хорошая погода зимой не может быть использована из-за темноты, продолжающейся с октября по март, и потому приходится довольствоваться худшей погодой светлого полугодия.

К счастью, существует переходное время весной, когда уже светло, но пасмурная летняя погода еще не началась всерьез. Так, например, апрель, когда бывает 8 ясных дней, 17 дней без осадков и только один туманный день, представляет довольно хорошее время для полета. Но только нужно помнить, что при полетах через большие пространства возможность попасть в полосу плохой погоды гораздо больше, чем это может показаться на основании вышеприведенных данных. На таком длинном перелете, как от Шпицбергена до полюса, даже в такой хороший месяц,

как апрель, в большинстве случаев придется пролетать сквозь зоны как плохой, так и хорошей погоды. Кроме того, в апреле еще стоят сильные холода. В начале апреля „Фрам" отметил однажды —38,4°С, и даже в конце месяца температура может опуститься до—29°С. Особенно холодными бывают ясные дни. Так что, если собираться лететь в ясный апрельский день, то нужно быть хорошо защищенным от холода.

Полярная экспедиция 1925-го года не могла начать полет в апреле. Несмотря на то, что переход из Норвегии был совершен гораздо раньше открытия навигации, и подготовительные работы в Кингс-Бэе шли быстро и как по-писаному, однако, машины были готовы к отлету только в начале мая. Отправиться раньше можно было бы, только проведя всю зиму на Шпицбергене.

Задачей метеорологов было определить, какой день будет наиболее удобен для старта. Основываясь на опыте „Фрама", можно было сказать, что возможность выбрать хороший день для старта была невелика. В мае 1896-го года, когда „Фрам" находился, приблизительно, на полупути между Шпицбергеном и полюсом, было 25 дней с осадками, и только три дня, в начале месяца, стояла хорошая погода. Если бы май 1925-го года был так же плох, как май 1896-го года, то полет должен был бы произойти в очень рискованных метеорологических условиях.

Какие же средства в нашем распоряжении для предсказания погоды? Прежде всего телеграфные сообщения, поступающие от метеорологических станций, лежащих вокруг данного места, и дающие представление о приближающейся погоде. Эта система применяется всеми метеорологическими институтами, занимающимися предсказанием погоды, и ясно, что ею нужно было пользоваться для обслуживания полярной экспедиции. Но нужно было уже заранее ясно представить себе, что предсказание погоды на Шпицбергене будет гораздо труднее, чем где-нибудь в другом месте. Европа, например, покрыта по всем напра-

влениям целой сетью телеграфирующих станций, всегда могущих сообщить, что надвигается. Но на Шпицбергене дела обстоят хуже. Правда, европейская сеть станций дает извещения обо всем надвигающемся с юга, но зато с востока, севера и запада неоткуда получать телеграфные сообщения о состоянии погоды. Поэтому часто бывают такие положения, когда метеоролог, несмотря на все средства, имеющиеся в его распоряжении, не может ответить на вопрос: какая будет завтра погода?

И это на само́м Шпицбергене! А экспедиции придется лететь около 1 000 *км* над неисследованной местностью и при неизвестной погоде! Как же можно гарантировать хорошую погоду на всем этом протяжении?

Я знаю, многие метеорологи скажут, что такая задача не под силу науке. Предсказывать полярную погоду можно только гадательно. Так как этот взгляд выдвигался и в прессе, то я позволю себе пояснить, почему я с таким безрассудством осмелился взять на себя эту задачу.

Я, конечно, признаю, что часто бывает невозможно сказать, какова погода на пути от Шпицергена к полюсу, а тем более предсказать, какова она будет в ближайшие дни. Но метеорология позволяет, путем косвенных заключений, определить, можно ли ждать хорошей погоды, или же положение слишком рискованно. Путешественники уже с самого начала принимали во внимание, что эти предсказания строятся на весьма ненадежной почве. Но все же они предпочли следовать советам, которые наука могла им дать, хотя бы эти советы были формулированы неопределенно и со всяческими оговорками.

Чтобы избежать полета в туман или снег, когда аэропланы неминуемо потеряли бы друг друга, было решено вернуться, если погода начнет портиться. Тогда метеорологам опять предстояла бы задача выбрать такое положение погоды, при котором стоило бы попытаться посмотреть, не свободна ли дорога к полюсу.

Обмен метеорологическими сообщениями, которыми пользуются для предсказания погоды, уже в течение многих лет происходит по радиотелеграфу; таким образом, материалы находятся в распоряжении каждого, у кого есть приемник. На „Фарме“ был радио-приемник новейшего типа, который действовал прекрасно и принимал метеорологические сообщения даже из очень далеких стран. Г. Девольд производил почти все метеорологические радио-приемки, — с этой работой он был знаком еще со времени своей деятельности в качестве ассистента Геофизического Института в Тромсе. Можно с уверенностью сказать, что мы не могли бы найти более подходящего человека для радио-приемки. Когда нужно было найти и разобрать передачи очень слабых далеких станций — он бывал неутомим, и, благодаря ему, работа по предсказанию погоды в Кингс-Бэе могла происходить почти по такой же совершенной системе, по какой работает какая-нибудь центральная станция по предсказанию погоды где-нибудь на юге.

По международному соглашению, метеорологические сообщения передаются таким образом, что одним приемником можно принять результаты наблюдений всей Европы, Северной Америки и северной Азии. Это достигается тем, что станции посылают свои сообщения одна за другой, по установленному расписанию. На „Фарме“ мы регулярно принимали сообщения следующих станций:

	4 ч. 30 м. пополуночи:	Ставангер (Stavanger) (повторение Аннаполиса, С.-А.С.Ш.)
	7. 00	Лондон (английские наблюдения с 2-х час. ночи).
Наблюдения с 8 часов утра.	8. 12	Тромсе (Tromsö) (полярные станции Ян Майен и Медвежьи острова).
	8. 20	Кенигсвустерхаузен (Königswusterhausen) (Германия)
	8. 25	Хапсалу (Haapsalu) (Эстония)
	8. 35	Люнгбю (Lyngby) (Дания)

Наблюдения с 8 часов утра.	8. 40	Карлсборг (Karlsborg) (Швеция)
	8. 50	Осло (Норвегия)
	9. 00	Лондон (Англия, Фаррерские остр., Исландия)
	9. 15	Грудзяц (Польша)
	9. 20	Париж (Франция, Швейцария, Бельгия, Голландия)
	9. 30	Сандхамн (Финляндия) (Sandhamn)
	9. 35	Будапешт (Венгрия)
	9. 40	Лондон (наблюдения судов)
	9. 50	Лондон (сводка наблюдений)
	10. 00	Тромсе (сводка)
	10. 15	Детское село (СССР)
	10. 30	Вардэ (Vardö) (Север СССР)
	10. 40	Париж (сводка)
	11. 45	Осло (норвежские наблюдения, произведенные в 11 ч.)
	11. 50	Лондон (то же — английские)
	12. 00	Детское Село (СССР)
Наблюдения с 2 часов дня.	2. 12	Тромсе (полярные станции Ян Майен и Медвежьи острова)
	2. 20	Кенигсвустерхаузен (Германия)
	2. 35	Моигбю (Дания)
	2. 40	Карлсборг (Швеция)
	2. 50	Осло (Норвегия)
	3. 00	Лондон (Англия, Фаррерские остр., Исландия)
	3. 15	Грудзяц (Польша)
	3. 20	Париж (Франция, Швейцария, Бельгия, Голландия)
	3. 30	Сандхамн (Финляндия)
	3. 50	Лондон (сводка)
	4. 00	Тромсе (то же)
	5. 00	Париж (то же)
	5. 45	Осло (норвежские наблюдения в 5 ч. дня)

Наблюдения с 2 час. дня.	5 50.	Лондон (англ. наблюдения в 5 ч. дня).
	6. 30	Ставангер (повторение сообщений Аннаполиса, С.-Ш.С.А.)
Наблюдения с 7 часов вечера	7. 12	Тромсе (полярные станции Ян Майен, Медвежьи острова)
	7. 20	Кенигсвустерхаузен (Германия)
	7. 35	Люнгбю (Дания)
	7. 40	Карлсборг (Швеция)
	7. 50	Осло (Норвегия)
	8. 00	Лондон (Англия, Фаррерские остр., Исландия)
	8. 15	Грудзяц (Польша)
	8. 20	Париж (Франция, Швейцария, Бельгия, Голландия)
	8. 30	Сандхамн (Финляндия)
	8. 40	Лондон (наблюдения судов)
	8. 50	Тромсе (сводка)
	9. 15	Хапсалу (Эстония)
	10. 00	Париж (сводка)

Как видите, у Девольда было каждый день длинное расписание занятий — по воскресеньям, как и в будни! Сообщения, передававшиеся ночью и рано утром, принимались судовыми телеграфистами, которые, кроме того, в промежутки, свободные от передачи метеорологических телеграмм, передавали большую репортерскую корреспонденцию экспедиции.

Почти все северные, западные и среднеевропейские государства представлены в нашем списке. Наблюдения из стран, радио-отправляющие станции которых непосредственно не были слышны (например, некоторые южные и восточно-европейские), мы получали косвенным путем, благодаря „сводкам“, посылаемым из Лондона и Парижа и дающим выборку из наблюдений всей Европы.

Нужно также сказать несколько слов и о тех сообщениях, которые передавались специально для экспедиции.

В первую очередь назову сообщения, посылавшиеся нам Соединенными Штатами и содержавшие особые наблюдения, произведенные на Аляске, в Канаде и в С.-А.С.Ш. Весь этот обширный материал предоставлялся в наше распоряжение U. S. Weather Bureau и даром передавался нам станцией Военного Флота С. Ш. в Аннаполисе. Нам очень приятно отметить такую любезность американского правительства в этой области и принести ему благодарность от имени экспедиции.

Сообщения Аннаполиса принимались Ставангерской радио-станцией, повторявшей их „Фарму". Это тоже делалось даром. Норвежское телеграфное ведомство тоже проявило внимание к экспедиции, устроив так, что радио-станция в Вардэ принимала сообщения северно-русских и северно-сибирских станций и повторяла их „Фарму", который иначе вряд ли смог бы принимать их непосредственно.

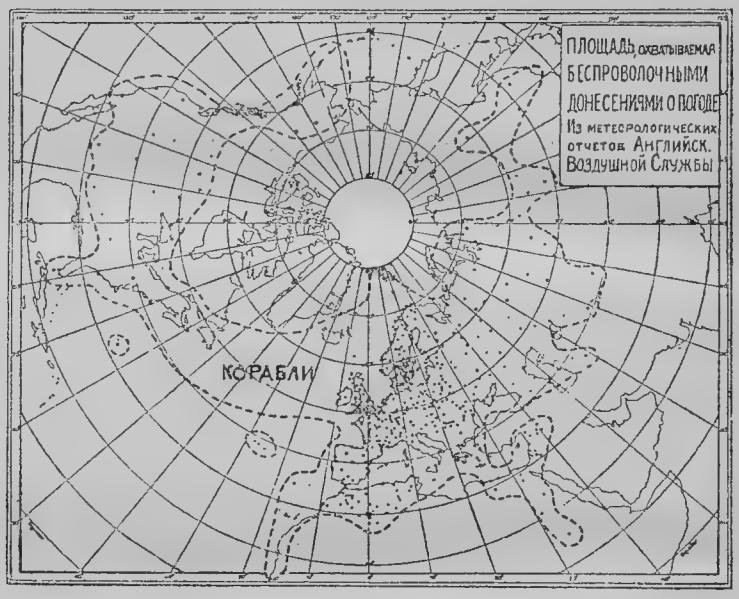
Необходимо также упомянуть о содействии, оказанном нам радио-станцией в Грин Харборе, помогавшей в приемке телеграмм в критические дни перед стартом.

Геофизический Институт в Тромсе, являющийся центральной станцией по предсказанию погоды в северной Норвегии, посылал три раза в сутки со своей собственной радио-станции сводку северно-норвежского обсервационного материала.

Институт в Тромсе заслуживает, кроме того, глубокую благодарность за всю ту помощь, которую он оказал метеорологам экспедиции с самого ее образования и первых подготовительных работ зимой 1924 — 1925 года. Для двух метеорологов, находившихся на Шпицбергене и отрезанных от всего мира, были большой поддержкой советы их ближайших метеорологических соседей на юге, имеющих многолетний опыт в изучении метеорологии Северного Ледовитого океана: особенно я считаю нужным отметить телеграмму директора Крогнесса (Krogness), посланную им дня за два до старта и сообщавшую, что по

его анализам периодов выходит, что приближается период установившейся погоды. Это послужило нам поддержкой при выборе дня для старта.

Когда весь аппарат был пущен в ход, мы могли принимать метеорологические сообщения почти от всех станций, помеченных на карте № 3. Сеть станций гуще всего



Карта № 3.

в Европе, — она так густа, что мы часто, для экономии работы, выбирали только несколько станций. В Азии и Америке станций меньше, но даже и там можно составить в общих чертах правильную карту погоды.

Кроме того в английских, французских и норвежских сообщениях всегда передавалось известное число наблюдений, сделанных судами в Атлантическом океане и образующих как бы мост между сетью европейских и американских станций. Таким образом, вся система станций

охватывает почти кругом полярную область; только в северо-восточной Сибири, где телеграфное сообщение еще не налажено, получается довольно широкий пробел.

При помощи этой кольцевой сети станций нужно было наблюдать за всем тем, что уходило в неисследованную область, и, таким образом, косвенным путем выводить заключения о погоде на предполагаемом пути к полюсу. Поэтому два раза в день чертились карты погоды всей этой области. Кроме того, два раза в день чертились карты европейской части сети станций, так что состояние погоды контролировалось через каждые шесть часов.

Черчение карт происходило в одной из кормовых кают „Фарма", превращенной для нашей работы в „Зал предсказания погоды". Нельзя сказать, чтобы там было особенно много места для всяких карт, инструментов и других вещей, особенно если еще принять во внимание, что каюта должна была также служить и приемной врача экспедиции д-ра Матесона. Но, при добром желании обеих сторон, вполне удавалось совместить в одном помещении предсказание погоды со врачебной практикой.

После того как предсказание погоды было налажено, я часто имел удовольствие принимать у себя членов экспедиции, расквартированных на берегу. В спокойные периоды, когда ничего особенного не случалось, наши два журналиста часто заглядывали сюда. Им приходилось, за неимением лучшего, писать о погоде — о погоде, ведь, всегда найдется что́ сказать! Когда стало приближаться время старта, то нередко заглядывал к нам и капитан Амундсен с товарищами, чтобы справиться о положении вещей.

В те дни, когда „Фарм" не находился в надежной гавани, капитан Хагеруп был в постоянном контакте с метеорологами, чтобы во-время узнать о ветре, могущем пригнать пловучий лед. Вообще, я не мог пожаловаться на недоверие к предсказаниям; часто даже приходилось

*

разубеждать, напоминая, как мало мы, собственно говоря, знаем!

Все наблюдения под открытым небом были произведены метеорологом Кальвагеном, заведывающим Метеорологической Обсерваторией в Бергене. Его задачи были столь разнообразны, что они заслуживают особой главы в данном отчете, но так как его наблюдений еще не успели обработать, то результаты работ Кальвагена могут быть опубликованы лишь позднее в специальных изданиях. Здесь же я, с разрешения г. Кальвагена, ограничусь только сообщением о той части его деятельности, которая непосредственно касалась предсказания погоды.

Для того чтобы ничто из происходящего в воздухе не ускользало от нашего внимания, г. Кальваген производил наблюдения по мере возможности каждый час — с раннего утра до позднего вечера. Его наблюдения охватывали: ветер, облачность, движение облаков, их строение и высоту над землей, осадки, ясность воздуха, температуру воздуха и его влажность, состояние барометра и т. д. Кроме того, нами была еще взята с собой регистрирующая камера, где температура и влажность воздуха отмечались автоматическими приборами. В закрытых помещениях у нас было два барографа: один в рубке, другой в каюте метеорологов, и они давали нам сведения об изменениях воздушного давления. Когда не было низких туч, Кальваген занимался наблюдениями над ветром в высоких слоях воздуха при помощи маленьких воздушных шаров. Эти наблюдения имели колоссальное значение для определения состояния погоды; поэтому я хочу рассказать о них несколько подробнее. Наблюдения эти происходят следующим образом: наполняют водородом окрашенный резиновый шар, пока диаметр его не достигнет $^1/_2$ метра. Затем измеряют быстроту подъема шара. Летящий шар наблюдают в подзорную трубу со скалой для горизонтальной и вертикальной наводки — так называемый теодолит. Наводка теодолита отсчитывается и отмечается

Кальваген и Бьеркнес производят наблюдения.

Измерение температуры и влажности психрометром Асманна.

Кальваген наполняет шар.

Шар готов — сейчас его пустят.

каждые полминуты во время подъема шара. Благодаря этому, можно потом реконструировать путь шара и решить, какой ветер дует на различных высотах.

Не всегда было легко найти подходящее место для установки теодолита. На „Фарме“ слишком часто случалось, что шар через несколько минут залетал за мачты или за трубу и, таким образом, исчезал из вида. Установка на льду фьорда обычно удавалась, не считая тех случаев, когда на море было сильное волнение, приводившее и фьордовый лед в легкое колебательное движение, достаточно мешающее, когда нужно разбирать в теодолите деления доли градуса. У Датского острова, где не было фьордового льда, годного для нашей работы, г. Кальваген для отпускания шаров должен был съезжать на лодке на берег, чтобы иметь твердую почву под теодолитом. Обычно он выбирал маленький островок „Ликхольмен“ (Likholmen), где мог расположиться на вершине, откуда открывался широкий вид во все стороны. Когда „Фарм“ брал пресный лед с сидевшей на мели ледяной горы, г. Кальваген моменьтально взобрался на гору и установил там свою трубу. Это было, вероятно, первое наблюдение над шарами, произведенное с ледяной горы.

При производстве всех этих наблюдений над шарами при постоянно менявшихся и часто тяжелых условиях г. Кальвагену приходилось призывать на помощь все свое уменье, выносливость и энергию. Можно с уверенностью сказать, что он использовал все возможные способы, чтобы собрать наблюдения, нужные для метеорологических работ экспедиции.[1] При работах с шарами, где бывал нужен

[1] Уже после того, как этот отчет был сдан в печать, пришло печальное известие о том, что Кальваген погиб 10-го августа при крушении аэроплана в Хьеллере, недалеко от Осло. Сейчас же по приезде домой со Шпицбергена Кальваген начал работу, которой до него еще никто не занимался в Норвегии, а именно—исследование атмосферы автоматическими приборами, установленными на аэроплане. В течение последних лет он много раз поднимался на аэроплане, чтобы дополнить

еще один человек, Кальвагену оказывал большую помощь лоцман Несс, который, по его собственным словам, был всегда рад такому занятию в те долгие периоды, когда „Фарм“ стоял на месте и у лоцмана не было достаточно работы.

Всего было пущено с 15-го апреля по 29-е мая 62 шара. Один из них удалось проследить в трубу до высоты в 10 500 метров. Это удалось сделать только потому, что ветер был слабый во всех слоях воздуха. Обычно же ветер бывал настолько силен, что уносил шар из поля зрения уже на небольших высотах.

Описание всех тех методов, при помощи которых узнается состояние погоды по картам и наблюдениям на месте, завело бы нас слишком далеко в область науки. Поэтому я ограничусь лишь упоминанием главных принципов, которым приходилось следовать при выборе дня для старта.

Всем известно, что в областях с низким давлением обычно бывает пасмурная погода и осадки, тогда как в областях с высоким давлением наблюдается хорошая погода и ясное небо. Таким образом, приходилось во всяком случае избегать такого состояния погоды, когда какой-нибудь циклон продвигался к полюсу и, по всей вероятности, задерживался там.

Значит, нужно было ждать высокого давления, чтобы быть хоть сколько-нибудь гарантированными от плохой погоды. Кроме того, область высокого давления должна была быть расположена к северу от Шпицбергена, чтобы

зарегистрированные кривые, начерченные автоматическими приборами, своими собственными наблюдениями.

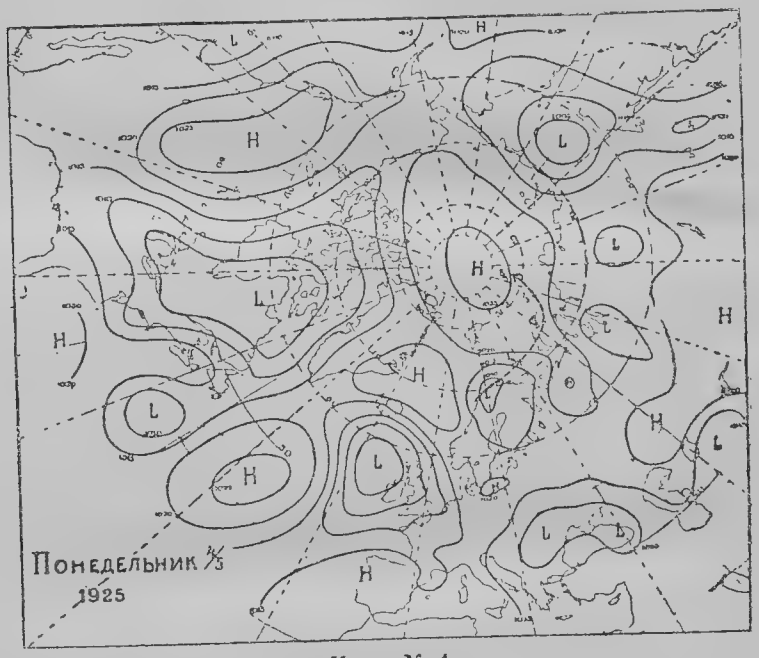
Во время такого-то полета и произошло несчастье, как-раз когда он с увлечением собирал материалы для разрешения загадок атмосферы. Все будут помнить Кальвагена как прекрасного человека, всегда готового помочь, самоотверженного, пылкого и остроумного, способного и знающего, но вместе с тем обладавшего скромностью, свидетельствовавшей о его благородной и человеколюбивой душе. Все мы ощущаем болезненную, глубокую печаль, потеряв такого человека. *Прим. автора.*

аэропланы не могли вылететь из полосы хорошей погоды и встретить на пути к северу плохую погоду. Такое состояние погоды, при высоком давлении на полюсе, непременно влечет за собой северо-восточные ветры и хорошую погоду на Шпицбергене. Северо-восточный ветер будет береговым на Западном Шпицбергене и принесет с собой ясную погоду. На северном же берегу Шпицбергена при северо-восточном ветре погода будет несколько сомнительной, так как этот ветер заставляет воздух подниматься вдоль гор и образовывает тучи. Но эти тучи на северном берегу обычно занимают лишь небольшое пространство, которое путешественники смогут пролететь в короткое время, — лучше всего будет, если они даже пролетят над тучами.

Лучшей гарантией хорошей погоды служат показания шаров, что норд-ост дует не только у земли, но и в более высоких слоях воздуха. Тогда можно быть уверенным, что столб высокого давления на полюсе достигает большой высоты, а не является всего лишь небольшим образованием, которое может быть сметено первым же натиском пришлого циклона.

Первое высокое давление в мае месяце наблюдалось 4-го числа, когда аэропланы были только-что собраны. На карте № 4 видно, что область высокого давления расположена над Ледовитым океаном и охвачена кольцом низкого давления; главные центры непогоды находятся над Ирландией, северной Норвегией; три — над северной Сибирью и один — над арктической Канадой. Но этот благоприятный период продолжался недолго. Область низкого давления в северной Норвегии быстро разрослась и пошла в северо-восточном направлении по пути, отмеченному на карте пунктиром, вытесняя полярное высокое давление в сторону к Гренландии. 8-го мая, когда последние приготовления еще не были закончены, низкое давление настолько приблизилось к полюсу, что старт пришлось отсоветовать (см. карту № 5).

Потом наступил период пасмурной погоды, когда нам приходилось сидеть и ждать. Ветер бывал чаще всего с запада или с юга, небо было покрыто тучами, и часто шел снег. Только изредка погода прояснялась на пол-дня, но не настолько, чтобы можно было думать о старте. Так продолжалось до 18-го мая, когда наступила перемена.

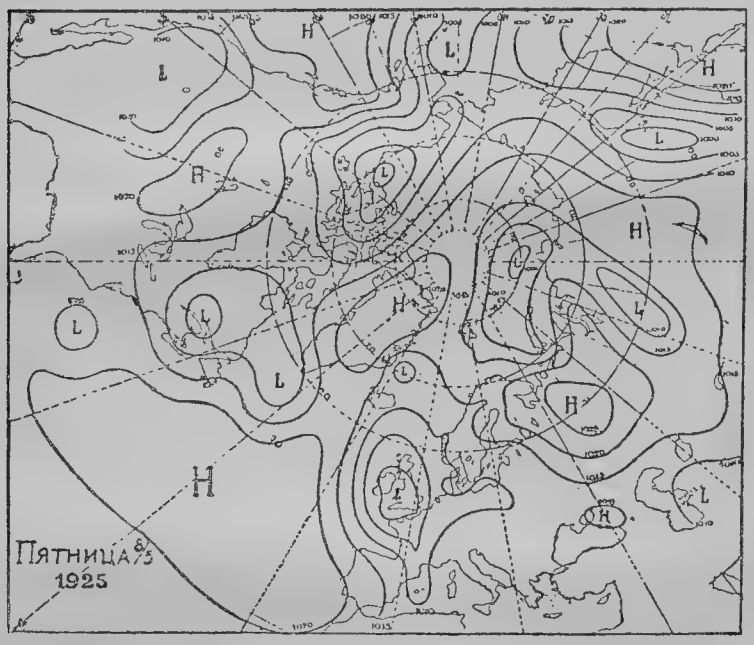


Карта № 4.

Непогода, прошедшая над Медвежьими островами (см. карту № 6), вызвала на Шпицбергене восточный ветер, а за непогодой пришла область высокого давления, продвигавшаяся с Лабрадора через Гренландию и дальше к полюсу. На Шпицбергене дул еще слишком сильный ветер, и было недостаточно ясно, но можно было ожидать, что ближайшие дни принесут с собой хорошую погоду, удобную для

полета. Поэтому аэропланы были приготовлены, чтобы можно было пуститься в путь по первому же сигналу.

Пришлось подождать еще три дня, прежде чем погода стала совсем такой, какая нам была нужна (см. карту № 7). Область высокого давления уже давно распространилась по всему Ледовитому океану, а непогода, прошедшая над

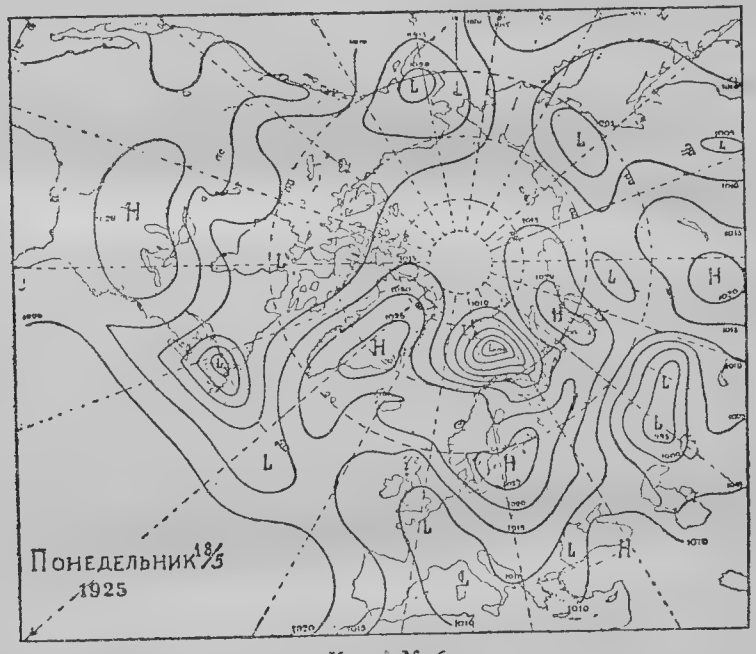


Карта № 5.

Медвежьими островами, ушла в северную Сибирь; но все же до утра 21-го в Кингс-Бэе была пасмурная погода, и временами даже шел снег. Причиной этому была местная область низкого давления, упорно державшаяся над полосой теплой воды, посылаемой Гольфстремом на север, вдоль западного берега Шпицбергена. Только 21-го восточный ветер настолько усилился, что смог угнать

тучи в море, так что около полудня солнце уже сияло на безоблачном небе.

Наконец наступил период, которого мы так долго ждали. Первый с того времени, как аэропланы были окончательно готовы к старту. Случай д о л ж е н был быть использован, тем более, что май был уже на исходе, и вероят-

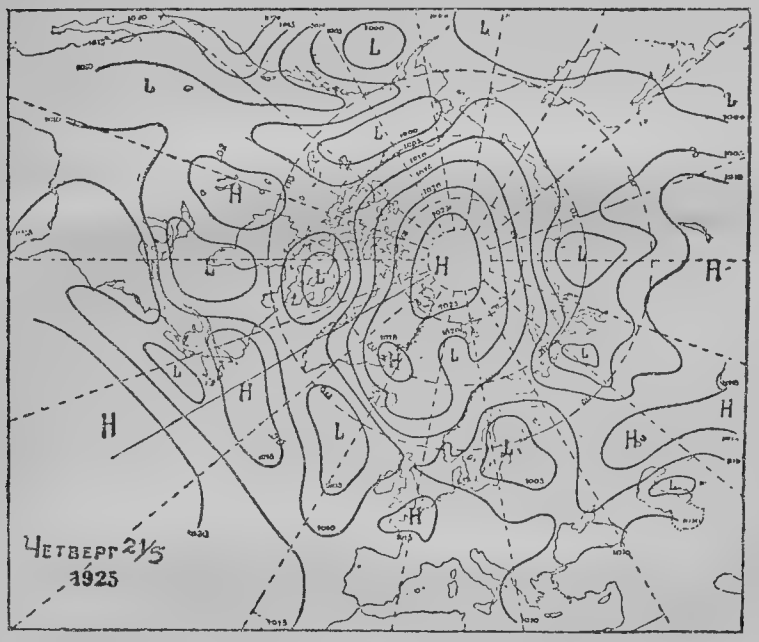


Карта № 6.

ность встретить туман становилась с каждым днем всё большей.

Тумана на Шпицбергене еще не было, и не будь мы знакомы с полярным туманом по первым научным обследованиям, произведенным „Фрамом“ в 1893—96 годах, мы, вероятно, решили бы подождать. Было еще довольно холодно,—9° в Кингс-Бэе 21-го мая, так что на полюсе

можно было ожидать температуры в — 15°. Более летняя температура была бы лучше и приятнее как для моторов, так и для людей. Но из двух зол нужно выбирать меньшее! Как только лето вступает в свои права в северной Европе, северной Сибири, Аляске и северной Канаде, туман завладевает Ледовитым океаном. Вся струя воз-



Карта № 7.

духа, какое бы направление она ни имела, приносит теплый воздух, который охлаждается от соприкосновения с полярным льдом. Это-то охлаждение влажного воздуха и вызывает туман. Такие туманные образования происходят независимо от высокого или низкого давления. Даже самый лучший период высокого давления может быть летом совершенно неподходящим для полета. Правда,

при высоком давлении не будет высоких туч, несущих с собой дождь и снег, и полет пройдет при безоблачном небе, но туман, даже если он не поднимается от земли выше чем на 20 метров, сделает спуск невозможным.

21-го мая было очень мало вероятности, можно даже сказать, было совсем невозможно, встретить такого рода туман. В этот день северо-восточный ветер был так холоден (— 9°), что можно было предположить, что он пришел из середины полярных льдов и едва ли, по пути к Шпицбергену, подвергся дальнейшему охлаждению, которое нужно было для образования тумана. Все эти соображения заставили сделать следующий вывод: „лучшего состояния погоды, чем сегодня, нельзя ожидать теперь, на границе лета". Утром 21-го мая я не без волнения сообщил это путешественникам,—никогда в жизни мне еще не приходилось давать предсказания погоды, неся такую тяжелую ответственность. Было странно, но, с другой стороны, приятно увидеть, как спокойно приняли путешественники свое гораздо более ответственное решение: „Мы отправляемся сегодня".

Так и произошло. Последние сообщения, принятые около полудня, не предвещали изменения к худшему, так что не было никакой причины воспользоваться последней возможностью отменить старт. А небо прояснялось все больше и больше. Кальвагену удалось в трубу проследить один шар до высоты в 4 000 метров. Наблюдения показали северо-восточный ветер; только в самых низких слоях воздуха ветер дул из Кингс-Бэя—с юго-востока. Северо-восточный ветер имел, в высоких слоях, скорость от 16 до 20 километров в час. Если он сохранит свою силу, то снесет аэропланы за весь 8-часовой полет до полюса на 130 — 160 километров. Но в запасе было достаточно бензина, чтобы пролететь это расстояние, особенно если принять во внимание, что этот же самый северо-восточный ветер будет попутным на обратном пути. Кальваген записывает результаты наблюдений

и передает их капитану Амундсену для руководства при навигации.

Этим кончилась задача метеорологов. И в последние, незабываемые минуты мы стоим уже как зрители и смотрим с восхищением на шестерых смельчаков, которые улыбаясь прощаются, как-будто собираясь в совсем обычный небольшой полет. Вскоре аэропланы исчезли в голубом небе у мыса Митра.

Через 45 дней путешественники были уже дома в Осло, и метеорологические заметки капитана Амундсена и Эльсворта были переданы нам. Мы прочли их с волнением. Это новости из мира, обычно недоступного метеорологам, и они заставляют метеоролога задуматься о многом — особенно, когда он взял на себя смелость предсказывать путешественникам то, что ждет их в неисследованных областях.

Но будем продолжать рассказ от того места, где мы остановились,—от старта в Кингс-Бэе, и посмотрим, что расскажут нам метеорологические заметки путешественников.

Во время полета вдоль берега Семи Ледяных Гор путешественники увидели, что горы Датского и Амстердамского островов окутаны туманом, простирающимся насколько хватает глаз. Что же это было?

Я не могу судить по собственным наблюдениям, потому что, когда мы 12 часов спустя пришли на „Фарме“ к Датскому острову, там не было уже ни клочка тумана. Но я думаю, что это были, вероятно, очень низкие тучи, в роде тех, какие нам часто приходилось видеть, когда мы стояли в Сюдгате и ждали погоды, подходящей для старта. Такие тучи образуются как-раз при холодном ветре, дующем из полярных льдов в открытое море. Воздух, проходя над первыми полыньями или полосами открытого моря, сильно нагревается снизу. Нагретый воздух поднимается, и при подъеме образуются тучи. Затем другие, еще более холодные слои воздуха прихо-

дят в соприкосновение с водой, в свою очередь нагреваются, поднимаются, образуют тучи и т. д. По наблюдениям, которые нам удалось произвести у Датского острова, нижняя поверхность этих туч находится на высоте приблизительно 200 метров. Из них обычно густо сыплются мелкие снежные крупинки, уменьшающие прозрачность воздуха и безусловно мешающие при полете. К счастью, толща этих туч не велика, она редко доходит до 1 000 метров, так что легко пролететь над ними. Кроме того, можно предположить, что они не встречаются дальше на север, где нет сколько-нибудь значительных полыней. Поэтому нет особенного риска лететь через пояс туч, навстречу хорошей погоде дальше к северу.

Путешественники поступили правильно, рискнув на это. Через два часа туч уже не было, и в остальную часть пути ничто не мешало им видеть полярный лед.

Экспедиция произвела метеорологические наблюдения, имеющие большое значение для будущих воздушных экспедиций в полярные льды. Когда с полюса дует холодный ветер, можно всегда рассчитывать на пояс низких туч, образующихся в том месте, где кончается сплошной лед и начинается море, даже если ближе к полюсу погода ясная. Такие тучи образуются во все времена года, но особенно в холодное время, когда разница температур моря и льда больше всего.

Спуск произошел при слабом ветре, стало-быть, наверное, недалеко от центра области высокого давления, расположенной над Ледовитым океаном. Но при полете навстречу высокому давлению ветер, вероятно, был гораздо сильнее, что видно из значительного дрейфа — 250 километров за 8 часов. Таким образом, скорость ветра была в среднем 30 километров в час, т.-е. гораздо больше, чем выходило по показаниям пробных шаров в Кингс-Бэе, дававшим 20 километров в час. Значит, аэропланы должны были пролететь, к северу от Шпиц-

бергена, сквозь зону довольно сильного норд-оста, но ближе к полюсу ветер стал слабее.

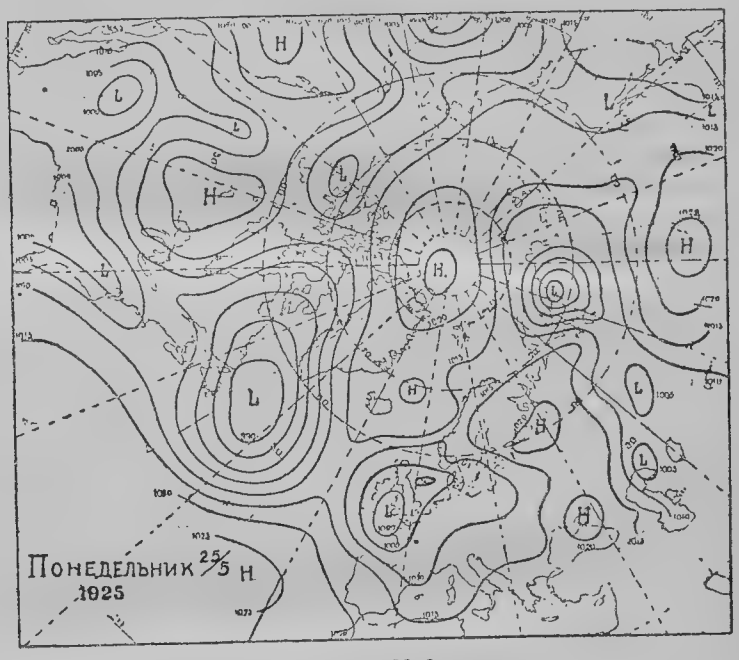
Тут возникает вопрос: нельзя ли было бы выбрать день, когда ветер был слабее, — тогда аэропланы не снесло бы так сильно и они достигли бы полюса? На следующий день, т.-е. 22-го мая, ветер был меньше. В этот день Кальваген отметил восточный ветер, при скорости 13 километров в час, на высоте 500 метров. Этот ветер снес бы аэропланы на 100 километров. Но, судя по наблюдениям Амундсена, в тот день в лагере на 87°43′ был легкий северный бриз, следовательно, у полюса все равно был противный ветер. Но еще хуже было то, что 22-го мая погода над полюсом стала пасмурной. Об этом говорят наблюдения.

За последние два часа полета легкие, высокие облака стали заволакивать небо, но всё же они не были настолько густы, чтобы помешать путешественникам непосредственно после спуска произвести наблюдения солнца. На следующий день солнце спряталось, серые сплошные тучи покрыли все небо. Это начиналось полярное лето, совершенно так, как рассказывает нам отчет об экспедиции „Фрама“. Погода не стала лучше и в ближайшие дни: 23-го, 24-го, 25-го — стояла пасмурная погода, правда, без осадков, но зато и без солнца. 22-го, 23-го, 24-го дул северный бриз, но стих 25-го.

Как же выглядит это состояние погоды на карте? Изменения не велики (см. карту № 8). Широкая область высокого давления, лежавшая над Ледовитым океаном в день старта, все еще сохранялась там, и путешественники, находившиеся в полосе затишья, были, вероятно, недалеко от центра высокого давления. По карте выходит, что погода им благоприятствовала, и лично я думал, пока мы проводили время в ожидании у Датского острова, где солнце сияло круглые сутки, что такая погода распространяется до самого полюса. Но наблюдения экспедиции научили нас кое-чему другому, а именно, что на полюсе

даже при самом лучшем состоянии погоды будет пасмурно, если уже наступил май.[1]

На 87°43′ тучи разрывались несколько раз, — например, 29-го мая (см. карту № 9) солнце светило с почти совершенно безоблачного неба. Но это только обозначало, что

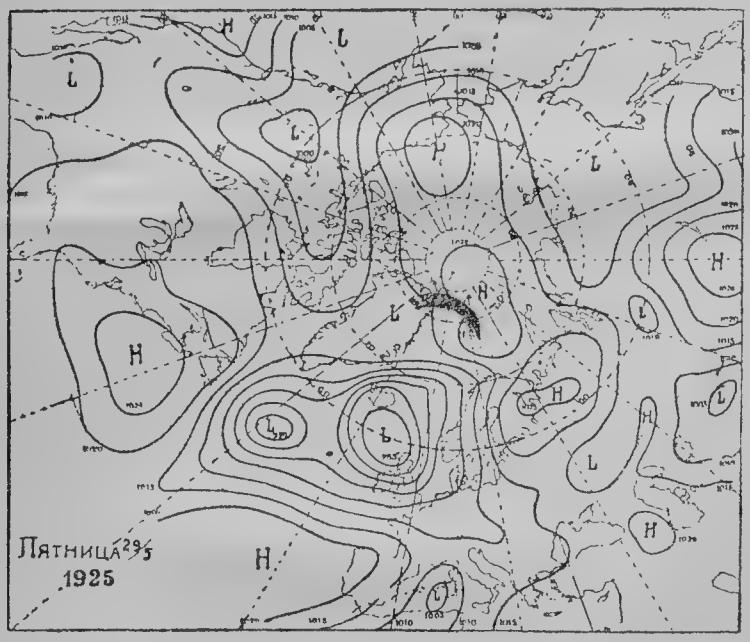


Карта № 8.

наступает плохая погода. И, действительно, в ночь с 28-го на 29-е на Шпицбергене выпал снег, и тучи шли на север. 30-го они достигли лагеря путешественников на 87°43′. Таким образом, ясная погода 29-го была лишь

[1] Это тоже один из новых выводов, сделанных на основании метеорологических наблюдений экспедиции. По наблюдениям экспедиции „Фрама“ выходило, что в конце мая там не бывает сколько-нибудь значительных областей высокого давления. *Прим. автора.*

проходящим феноменом, и если бы аэропланы отправились в тот день в обратный путь, то уже через два часа попали бы в густой снег. Такие ясные дни перед снежной (или дождливой) погодой знакомы и в более низких широтах. Но все же для метеоролога интересно знать, что та же зависимость проявляется и у полюса.



Карта № 9.

Затем наступил период, когда дули, главным образом, южные и юго-восточные ветры, и это заставило температуру быстро подниматься. В самый холодный день, 24-го мая, было — 12, 5°, в начале июня — 7°, а 7-го июня температура поднялась до 0°. Этот быстрый переход от зимы к „летней температуре“ характерен для полярных областей. „Весна“ продолжается не месяца́, как в более

низких широтах, а проходит всего в какие-нибудь несколько недель.

С 7-го июня температура почти не поднималась, она все время держалась около 0° — то немного выше, то немного ниже. Можно сказать, что 0° — это характерная летняя температура в полярных областях. Правда, часто из более низких широт приносится воздух, температура которого теплее 0°, но от соприкосновения со льдом этот воздух сейчас же охлаждается до 0°. Как уже раньше сказано, вот это-то охлаждение и служит причиной образования тумана, потому что оно вызывает сгущение водяных паров, находящихся в воздухе. Первый туман, лежавший у самой земли, наблюдался 2-го июня, потом 5-го июня, а затем бывал уже настолько часто, что ясные дни стали скорее исключениями.

К счастью, день 15-го июня, когда площадка для старта была готова, был достаточно ясен, чтобы путешественники могли подняться и выбраться из „Царства Тумана".

ОГЛАВЛЕНИЕ.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ. стр.

Полет. (Написано Р. Амундсеном) 5

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

Чем был занят помощник начальника экспедиции. (Написано Я. Рисер-Ларсеном) 91

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.

Отчет о „N 24“ от момента старта до того, как мы 26-го мая присоединились к „N 25“ и его экипажу. (Написано Лейфом Дитриксоном) 151

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ.

В ожидании. (Написано Фр. Раммом) 177

ЧАСТЬ ПЯТАЯ.

Погода. (Написано Якобом Бьеркнесом) 247